PAŹDZIERNIK 1922 CENA 150 MKP.

Konto czekowe P. K. O. Warszawa 170044

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

Le navigateur polonais **The Polish sailor**

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | **Nr. 10** | Październik 1922

TREŚĆ NUMERU:

Wydawca J. R. KLEJNOT *Redaktor odpowiedzialny KAZIMIERZ PURWIN.*

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14
Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

Przedpłatę przyjmuje się przez filję polską w Tczewie przekazem poczt. lub wpłacając na konto P. K. O. Warszawa 170044 rocznie mkp. 1000, półrocznie 500, kwart. 250.—Poszczególne zeszyty wysyłane będą abonentom pod opaską Prenumerata zagraniczna wynosi 1 dolar rocznie, względnie ekwiwalent w innej walucie.

Cena drobnych ogłoszeń 100 mkp. za wiersz nonparelowy, większe według umowy.

Rękopisy nadsyłać należy pod adresem filji polskiej w Tczewie, ul. Hallera nr.17.

Skład dla sprzedaży w handlu księgarskim WARSZAWA KSIĄŻNICA POLSKA, Nowy Świat 59 i jej filja we LWOWIE, ulica Czarnieckiego 12. Sprzedaż w GDAŃSKU: Księgarnia Towarzystwa „RUCH". Rynek Kaszubski 21. Na Województwo Poznańskie skład główny księgarnia IDZIKOWSKIEGO, BYDGOSZCZ, ul. Gdańska 16-17.

Ukazuje się 9-go każdego miesiąca **Żądać w kioskach na dworcach kolei polskich**

Od redakcji.

Zwracamy uwagę naszych Szanownych Czytelników, że specjalny numer wyborczy naszego pisma ukaże się około 25 października. Każdy kto rozumie doniosłość spraw żeglugowych dla Polski, przeczyta nasz numer, nim odda głos swój do urny wyborczej. Zapytania na zebraniach przedwyborczych, skierowane do kandydatów na posłów najlepiej przekonają, czy dany kandydat posiada jakiś realny program a przynajmniej pogląd, zwłaszcza na sprawy związane z żeglugą morską i rzeczną, oraz z problemem wyjścia na morze, czy tylko posiada bardzo ogólnikowy abstrakcyjny program broniący „praw pracującego ludu", lub też rozwijający program „patrjotyczny". Nie o słowa dziś chodzi, lecz o realny program państwowej pracy, do którego program komunikacyjny i portowo-morski stanowi jeden z ważniejszych filarów.

Nasze wyjście na morze.

Polska uzyskała częściowy dostęp do morza. i to wyłącznie dostęp polityczny, na wąskim odcinku wybrzeża Kaszubskiego, natomiast ekonomicznie została zakorkowana stworzeniem Wolnego Miasta, przez co naturalny wylot wewnętrznych dróg wodnych i kolejowych okazał się w obcym ręku, — w warunkach niezwykle trudnych walk o najelementarniejsze prawa handlowe z urzędnikerją wrogą, przepojoną hasłem: „niech zginie ekonomicznie Gdańsk, byleby zahamować rozwój Polski".

W tych warunkach szczególniej ważnem było utrzymać za wszelką cenę zdobyte pozycje, a przedewszystkiem utrzymać pełnię swych praw w Gdańsku, odpierając ich tłómaczenie niekorzystne, lub nawet zamachy na ich zniszczenie, oraz zabezpieczyć należyte połączenie Gdańska i wybrzeża z krajem.

Przegrany, dzięki potwornemu terrorowi, plebiscyt na Warmji, gdzie stawił czoło polskie tylko zwarty blok patrjotycznej ludności w sztumskiem, zwężył ogromnie pierwotny tak zwany „kurytarz", który otwiera Rzeczypospolitej wyjście na przestworze handlu światowego, z sąsiadowaniem poprzez morze ze wszystkiemi morskiemi państwami kuli ziemskiej. Zastanówmy się jednak nad tem, jakeśmy ten ważny teren bronili przez dwa i pół lata i co w tym czasie uczynili Niemcy.

Przewidując ze strony polityki pruskiej zręczne atakowanie nas na neutralnych pozycjach gdańskich, zaczęliśmy natychmiast szukać wyjścia na wypadek pogorszenia się sytuacji. Rozpoczęliśmy budowę kolei z Pucka na Hel oraz budowę przystani morskiej w Gdyni, ażeby na wypadek zamknięcia dla nas Gdańska podczas wojny, lub jakichś „rozruchów" w Gdańsku nie być odciętymi od morza. Budowa przystani w Gdyni i tor na Hel wywołały logicznie konieczność uzupełnienia tych budowli torem okrężnym wokoło terenu gdańskiego, wskutek czego została zbudowana linja Gdynia—Kokoszki, dająca połączenie Kaszub z południowym Pomorzem z zupełnym ominięciem Gdańska. Jednak nie trzeba się łudzić tem, że jest to połączenie, rozliczone na ruch handlowy normalny. Towarowe, a tembardziej osobowe pociągi tędy się nie skierują, gdyż spadki tu są znaczne; tor jest jeden i na drodze okrężnej traci się przeszło 20 kilometrów. Jest to tor wyłącznie strategiczny.

Ofenzywa bolszewicka i przeszkody robotników gdańskich wyładowaniu dla Polski w porcie gdańskim wyraźnie pokazały potrzebę własnej przystani dla pilnych ładunków i własnego połączenia kolejowego.

Nie znaczy to jednak, że przystań i to połączenie kolejowe mają intensywnie pracować w czasach pokojowych. Nie mniej ważnem jest, ażebyśmy nie zapominali, że własne prawo, interes i dziejowy obowiązek nakazuje nam korzystać z kolei i portu gdańskiegeo. Istotnie co do kolei gdańskich, to większa część takowych przeszła pod zarząd Polski.

Dotychczas przeliczyliśmy szereg naszych sukcesów i kroków konsekwentnych i koniecznych; a teraz przeliczymy szereg naszych niepowodzeń, a sukcesów polityki niemieckiej przez tenże czas.

Nie mogąc nacierać na nas od zachodu, od strony Kołobrzegu i Lęborka, skierowano całą energię od strony wschodniej, gdzie granica ma wielkie strategiczne znaczenie i gdzie słabość nasza już dziś polega na tem, że częściowo jeden brzeg, a w delcie i obydwa brzegi nie należą do nas. Tu było pole do zdobyczy, gdyż było jeszcze wiele kwestyj spornych, lub jako spornych w niekorzystny dla nas sposób ujętych. Od samego plebiscytu na Warmji ponieśliśmy następujące dotkliwe straty na rzecz Prus Wschodnich: 1) Nie uzyskaliśmy dotychczas połączenia kolejowego Tczew—Malbork, Iława Pruska—Działdowo, chociaż wypływa ono z układu kurytarzowego, gdyż Warmja zatrzymana przez Prusy głęboko się wcina od wschodu w Pomorze, zasłaniając Gdańsk i Kaszuby od dzielnic wewnętrznych kraju. Jak istnieje tranzyt na Śląsku przez Bytom i Kluczbork, jak odbywa się przejazd niemieckich wagonów przez Wejherowo - Gdańsk - Tczew i przez Chojnice-Tczew, tak te żnależy się nam otwarcie szlaku Malbork - Iława Pruska, niekorzystanie z którego naraża nas na kolosalne ekonomiczne straty. Kto więcej winien temu — czy oporność pruska, czy powściągliwość niedołężna nasza, odpowiedzieć nie trudno: naturalnie jesteśmy temu winni sami, — a dowód tego milczenie naszej prasy w tej kwestji, wszak nikt nie przeszkadzał jej wypowiadać się w tej sprawie. Albo może sprawa od początku nie jest aktualną i Gdańsk. który leży zaledwie o 300 klm. w powietrznej linji od Warszawy i ma niemal prostolinijne wspaniałe połączenie przez Malbork - Działdowo nie korzysta z połączenia o sto kilkadziesiąt kilometrów dłuż-

szego? Czy to nie jest żywym dowodem słabości i nie podsyca złośliwych zarzutów, że niezbyt umiemy postawić na swoim?

2) Zorganizowano przed konferencją genueńską ze strony niemieckiej gwałtowny alarm prasowy z powodu „Ostpreussens Abschnürung von der Weichsel". Wydawano specjalne broszury, rozpowszechniano specjalne plany i to w kolosalnej ilości egzemplarzy. Dzięki temu uzyskały Prusy Wschodnie pewne prawa w Kurzebraku — porcie, gdy Kurzebrak — osada już przedtem dzięki głośnej akcji prasowej i alarmom w kołach dyplomatycznych został obroniony przez Prusy.

3) Mapy ilustrujące „Abschnürung Ostpreussens" rozpowszechnia się dlatego, ażeby zrzucić granicę z wałów i łęgów prawego brzegu do talwegu koryta Wisły, czyli na środek rzeki krocząc pod tym względem za zwycięskim Gdańskiem. Bowiem Gdańskowi rzekomo broniącemu się od polskiej agresywności łatwiej i szybciej udało się nieustaloną granicę od igły Montowskiej do Czatkowa zsunąć do rzeki, mimo że przyczółek Lisewa należy do Polski, mimo że telefon polski przebiega tamami gdańskiego brzegu, że Polsce włożona jest odpowiedzialność za stan koryta i żeglowność rzeki! Mamy tu znowuż przykład zręcznego wykorzystania nawet słabej pozycji; co nie tak łatwo byłoby się udało gdyby na prawym brzegu leżały Prusy Wschodnie, udało się berbonnemu i wolnemu rzekomo od idei rewanszu Gdańskowi. Wszak tego sąsiada niepotrzebujecie się obawiać— więc niechże granica biegnie sprawiedliwie środkiem Wisły. Ta sprawiedliwość przekształca się teraz na plany pochwycenia w swe ręce całej żywej Wisły aż do Montowa „mit Anschluss", w jakim celu podczas powodzi pokazuje się Wysokiemu Komisarzowi i przewodniczącemu Rady Portu „zagrożone" mosty w Tczewie, a podczas niskiej najzwyczajniejsze piaski jako skutki „polnischer Wirtschaft"; temi śmiesznie — naiwnemi środkami osiąga się wielkich sukcesów, zwłaszcza gdy słuchające ucho i patrzące oko chce i woli wierzyć pewnemu oświetleniu sprawy.

4) Na terenie Wolnego Miasta ponieśliśmy szereg dotkliwych klęsk; każdy Polak wyczuwa, że jedyne, czem jesteśmy silni w Gdańsku, to żywiołowym ekonomicznym dążeniu Polski na morze. Nie zważając na zapory i przeszkody handel polski znajduje przez Gdańsk drogą na świat, lecz w Gdańsku stacza zaciekłą walkę o swe istnienie. Przeszkody prawne dla Polaka dziś istotnie są znacznie większe niż za czasów pruskich. Brzmi to wprost paradoksalnie, jednak jest prawdziwem. Mieszkaniec pobliskiej Gdyni, Kartuz, Skarszew, Tczewa nie może spędzić paru dni w Gdańska poza hotelem bez specjalnych szykan, nie może nabyć żadnej posiadłości, nie może prowadzić interesów handlowych nie wywiązawszy się przed tem z niezliczonych zastrzeżeń, a w końcu nie zapłaciwszy bajońskich sum, co do wielkości których odbywają się formalne targi, jak w Persji lub innej ziemi obiecanej (dla piastujących urzędy!). To bezprawie Polaka w Gdańsgu, ten dziwny stan prawny gdzie ostatnia instancja jest zawsze u wszystkich na oczach i daje nieraz bezprzykładne lekcje omijania prawa sprawiedliwego i zwyczaju głęboko wkorzenionego przy pomocy ożywiania i przyciągania za włosy przeżytych całkowicie przepisów, byleby zadośćuczynić idealowi nierównego traktowania obywateli swych różnej mowy i narodowości! Przypomnijmy sobie zakaz wywieszania telegramów, ingerencję Senatu w prawa Rady Portu w sprawie wyładowania amunicji, zakaz urzędnikom i marynarzom polskiej handlowej marynarki przy powrocie z dalekiej podróży przejścia ze statku przez miasto na dworzec w uniformie, wypływający z ogólnego zakazu noszenia uniformów urzędników polskich w Gdańsku. Czy nie są to usiłowania, wbrew dziejowej prawdzie, nadania Gdańskowi wyglądu przeciętnego miasta pruskiego i demonstrowania za wszelką cenę przed obcymi, że Gdańsk jest tylko na papierze, nożycami dyplomatów przyczepiony do Polski i „nawet w tej okropnej opresji" potrafi się obronić i wzmacniać swe pozycje, a nawet nacierać? Bo inaczej jak antypolską gwałtowną ofensywą nie można nazwać tych usiłowań zahamowania wszelkich objawów życia polskiego w Gdańsku i przywrócenia miastu wyglądu typowo pruskiego, nie licząc się nietylko z zasadą sprawiedliwości, lecz i z lojalnością wobec zobowiązań swych własnych międzynarodowych. Reasumując wszystko, powiedzieć można, że odbywa się droga gwałtowną, mało nawet ukrytą, ze względu na potrzebę zewnętrznego efektu, przekształcanie Wolnego Miasta na zachodni Vorsprung Prus Wschodnich, tak że liczyć się musimy w razie mało energicznej i umiejętnej polityki z wyjściem Prus Wschodnich nie na Nogacie, lecz pod Kartuzami i Kościerzyną! Co uczyniono z naszej strony ażeby przeciwstawić się temu natarciu od wschodu, ekonomicznemu i strategicznemu? Coprawda na wypadek najgorszy mamy kolejowe połączenie, (Kokoszki - Gdynia), za którym szykujemy drugie, ale poza tym zabezpieczeniem się musimy w naszej partji mieć nietylko silną obronę ale i silne natarcie.

Znana to zasada taktyki Napoleona — być zawsze najsilniejszym w miejscu najważniejszym, a nie starać się o przewagę w punkcie drugorzędnym. Nie rozumiejąc to zbyt lekkomyślnie w przeniesieniu do naszego przykładu, powiedzieć jednak z łatwością możemy, że najważniejszym punktem jest w sprawie wyjścia Polski na świat właśnie dolna Wisła i port gdański.

Ustawa o budowie portu w Gdyni

z dnia 23 września 1922 r.

Art. 1.

Upoważnia się Rząd do poczynienia wszelkich niezbędnych zarządzeń celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu, jako portu użyteczności publicznej.

Art. 2.

Budowa portu wykonana będzie stopniowo według takiego planu, aby przez częściowe jej urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiarów i aby dalszy rozwój portu był możliwy i planowy.

Art. 3.

Wywłaszczenie gruntów niezbędnych pod budowę portu przeprowadzone będzie według ustaw i przepisów obowiązujących na terytorjum województwa pomorskiego.

Art. 4.

Kredyty niezbędne dla budowy portu będą corocznie wstawione do budżetu.

Art. 5.

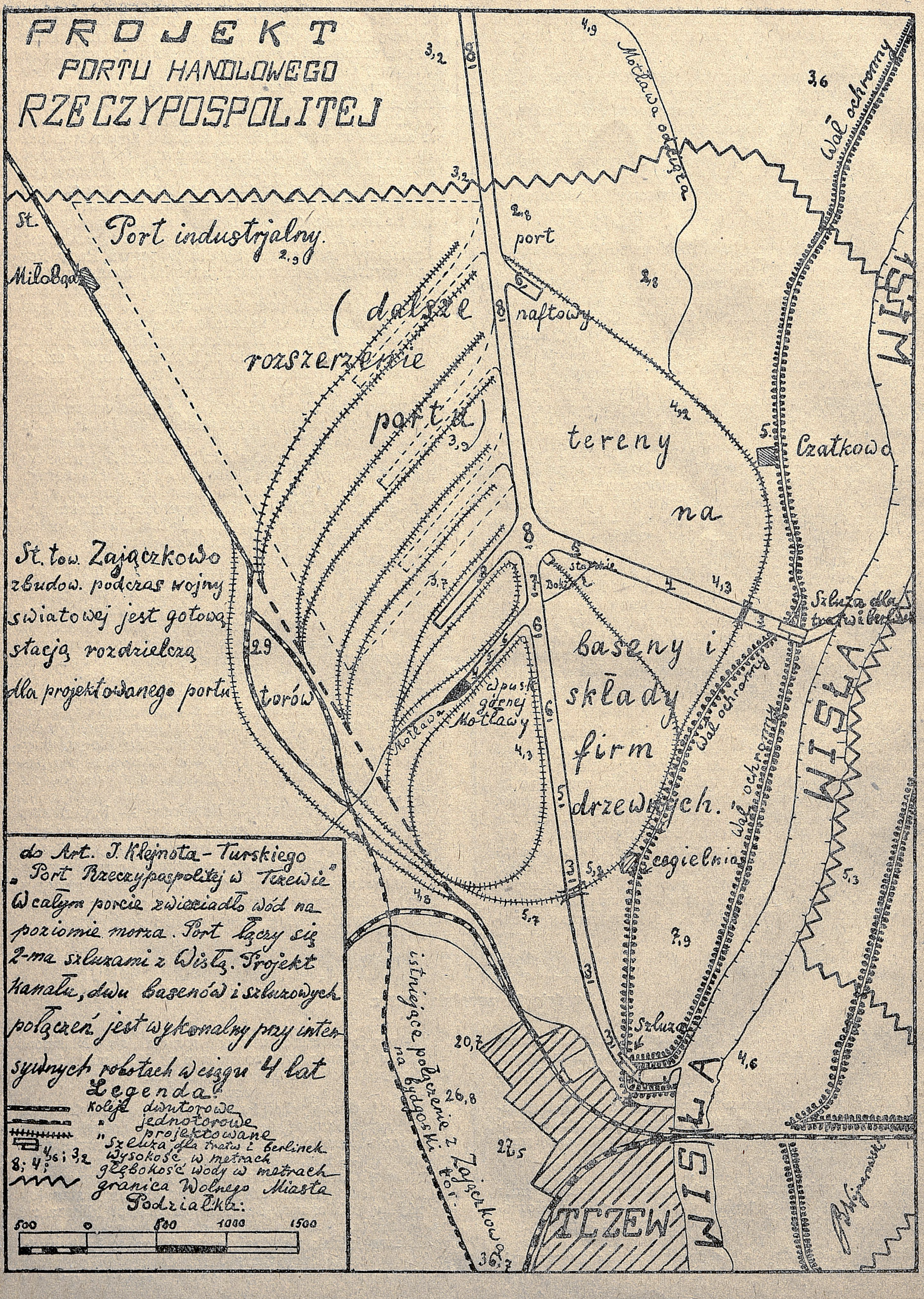
Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Skarbu i Robót Publicznych.

Art. 6.

Ustawa niniejsza wychodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Z ustawy tej widać, że sprawa stoi na dobrej drodze. Wyraźne postawienie celu stworzenia „portu mniejszych rozmiarów" — i to, domyślać się należy, jaknajszybciej, w przeciwieństwie do budowania jakiegoś fantastycznego wielkiego portu, który po raz pierwszy stanąłby do użytku publicznego za kilka lub nawet kilkanaście lat, jest bezwzględnie objawem zdrowym.

Ustawa jednak nie dostaje się do gazet krajowych, co bardzo charakterystyczne, lecz dostają się do prasy codziennej telegramy o rozmowie pewnego posła z


PROJEKT
PORTU HANDLOWEGO
RZECZYPOSPOLITEJ
Port industrjalny.
(dalsze rozszerzenie portu)
St. Miłobądź
port naftowy
tereny na baseny i składy firm drzewnych.
Czatkowo
Wał ochronny
Motława odcięta
Szluza dla tratwi i berlinek
St. tow. Zajączkowo zbudow. podczas wojny światowej jest gotową stacją rozdzielczą dla projektowanego portu
torów
upust górnej Motławy
Motława
cegielnia
Szluza
istniejące połączenie z Zajączkowa na Bydgoszcz i Toruń.
WISŁA
TCZEW
do Art. J. Klejnota-Turskiego „Port Rzeczypospolitej w Tczewie"
W całym porcie zwierciadło wód na poziomie morza. Port łączy się 2-ma szluzami z Wisłą. Projekt kanału, dwu basenów i szluzowych połączeń jest wykonalny przy intensywnych robotach w ciągu 4 lat
Legenda:
Koleje dwutorowe
" jednotorowe
" projektowane
Szluza dla tratw i berlinek
Wysokość w metrach
głębokość wody w metrach
granica Wolnego Miasta
Podziałka:
500 0 500 1000 1500

rzeczoznawcami francuskim i(jakimi?) i przemówienia tegoż posła o „wielkim" porcie w Gdyni, o tem, że w porcie tym będą głębokości 14 metrowe, podczas gdy w Gdańsku są tylko głębokości 8 metrowe. Niestety publiczność u nas nie rozumie, że głębokości ponad 9½ metrów na Bałtyku wcale nie są potrzebne, i że głębokością odznaczają się niejedne bardzo wygodne zatoki, np. fiordy Norwegji, a jednak nikt tam wielkich portów nie buduje. Uchwalenie skromnej, wyżej przytoczonej ustawy położy może niejako kres i zakończenie bezpodstawnej propagandzie Wielkiej Gdyni i zwróci uwagę rządową na port gdański i jego rozbudowę na południe, ku węzłowi kolejowemu w Tczewie.

Port w Tczewie.

(Do mapy obok).

Widzimy na mapie polską część projektowanego kanału morskiego, wraz z basenami morskiego portu i szluzowemi połączeniami z Wisłą. Kanał, jak widać z mapy, ma głębokość 8 metrówą aż do dwu basenów, położonych naprzeciwko stacji towarowej Zajączkowo, już istniejącej. Jeden z basenów miałmy głębokość 8-metrową i służyłby do rozładowania i ładowania największych okrętów (do 15—20 000 tonn). Szerokie miejsce przy rozgałęzieniu dwu bocznych ramion jest kołem obrotowem do powracania się większych okrętów. W tem miejscu leżałyby na przeciwległym brzegu doki i stocznie do naprawy i budowy statków. Dwie odnogi kanału, stopniowo stające się płytszemi, łączą się z Wisłą szluzami na istniejącym wale ochronnym. Każda szluza jest podwójna — dla tratew i berlinek i służy do wprowadzenia do portu morskiego drzewa spławionego, parowców rzecznych i berlinek. W tych odnogach,już na poziomie morza skoncentrowałby się przeładunek drzewa. Między temi odnogami mógłby powstać szereg „portów" drzewnych i wielkich składów tantego drzewa, należących do prywatnych firm. Teren między wałami należy do rządu i również mógłby być użyty na składy, lecz nie na baseny, gdyż woda podczas pochodu wysokich wód tu zlekka przesiąka i naruszanie wewnętrznej tamy również nie byłoby wskazanem. Dalej przy granicy Wolnego Miasta przy wschodnim brzegu miałby się znajdować w zupełnej izolacji port naftowy.

Lewa, zachodnia strona kanału jest przeważnie przeznaczona do dalszej rozbudowy, gdyż posiada doskonały związek z koleją i stacją rozdzielczą w Zajączkowie, podczas gdy prawa, wschodnia, związana przeważnie z ładunkami idącemi do portu lub z portu morskiego dalej Wisłą. Na lewej stronie miałby stopniowo powstać port industrjalny, fabryki częściowej lub całkowitej przeróbki surowców, przybywających tanią drogą morską, ażeby wieźć dalej kolejami już znacznie lżejszy i droższy wyrób, lub półfabrykat do kraju. Tu też powstałyby elewatory (silosy) dla eksportowanego w przyszłości zboża.

Rzeczka górna Motława zostałaby budową kanału zupełnie rozcięta. Wodostany górnej Motławy są tak stałe, a ilość wody tak mała, iż bez żadnego większego zbiornika można ją wprowadzić przy pomocy pojedyńczego wpustu do jednego z basenów. Ta woda wraz z wodą szluzowań zupełnie wystarczy, ażeby stworzyć w kanale morskim bardzo słaby prąd do morza, który podczas mrozów zimowych będzie oczyszczał kanał od posiekanej gęstej kry kanałowej, która w każdym razie nie będzie mogła zahamować żeglugę.

Dzięki nadzwyczajnej równości i niskości terenu kanał będzie mógł mieć prawie idealnie prosty kierunek na Neufähr, a w każdym razie nie będzie miał żadnych większych skrętów. Wejście z morza do samego portu tczewskiego będzie możliwe bez holowników z szybkością wystarczającą dla ruchu towarowego i nawet dalekiego pasażerskiego. Obywanie się bez holowników uczyniłoby port tczewski tańszym dla statków niż port gdański, który dzięki przestarzałe wąskiemu 60-metrowemu wejściu z otwartego morza i skrętom kanału portowego wymaga holowania od morza aż do cumowiska okrętu. Fracht więc morski będzie do Tczewa, tańszy niż do Gdańska, a jak wiele wygra importer i eksporter polski na zaoszczędzeniu frachtu kolejowego lub rzecznego na skutek przybycia statków morskich aż do Zajączkowa, — to już wyjaśnionem zostało w poprzednim numerze w art. „Kanał morski do Tczewa".

O możliwości inwestycyj polskich w porcie gdańskim.

Z prawdziwem uczuciem ulgi przeczytaliśmy wiadomość o pierwszem posiedzeniu komisji do spraw eksploatacji portu gdańskiego, które się odbyło w Warszawie dnia 12 września przy udziale przedstawicieli ministerstw: robót publicznych, spraw zagranicznych, skarbu, spraw wojskowych, rolnictwa i dóbr państwowych, kolei, poczt i telegrafów, pracy i opieki społecznej, przemysłu i handlu, oraz prezydjum rady ministrów, jak również dwu członków Rady Portu, oraz dwu przedstawicieli kupiectwa, jednego z Warszawy, drugiego z Gdańska.

Na pierwszem posiedzeniu między innemi rozważano kwestję inwestycyj w porcie gdańskim. Po długiej dyskusji postanowiono wysłuchać na następnym zebraniu obszerniejszy referat jednego z członków Rady Portu i rozważyć sprawę inwestycyj łącznie z całą polityką portową w stosunku do własnych i zagranicznych portów.

Nareszcie ruszyliśmy z miejsca. Obznajmieni ze sprawą, dobrze wiedzą, co to znaczy. Jesteśmy w przededniu założenia kamienia węgielnego własnej polityki portowej. Szkoda, że tak późno: dwa lata upłynęło zupełnie nadaremno! Przez ten czas byliśmy pod wpływem chaotycznej propagandy Wielkiej Gdyni, która towarzyszyła bardzo skromnym i pilnie potrzebnym robotom realnym, a sprawa inwestycyj w Gdańsku z planem budowy kanału w kierunku Tczewa była tłumiona w sposób urzędowy i nieurzędowy. Dziś sytuacja się zasadniczo zmienia i dlatego pozwolimy sobie dorzucić kilka uwag co do możliwych kierunków i miejsc dla nowych inwestycyj w porcie gdańskim.

Sprawa budowy basenu amunicyjnego łączy się ściśle z kwestją rozbudowy portu gdańskiego. Gdy bowiem zionący nienawiścia ku nam sprawozdawca „Danziger Zeitung" propaguje rozszerzenie portu na północ — na Troyl, my jesteśmy ze zrozumiałych przyczyn za rozszerzaniem go w górę Martwej Wisły i na południe. Jesteśmy bezwzględnie za tem, ażeby niezwlekając ani chwili, forsować projekt kanału morskiego do Tczewa, a gdyby nawet do tego jeszcze na razie nie przyszło (powie o tem słowo przyszły Sejm!), to jednak uwzględniać musimy w projektach inwestycyjnych mniejszych przyszła budowę tego kanału. Dlatego zaznaczyć musimy te miejsca, gdzie kanał ten najprawdopodobniej byłby opuścił Martwą Wisłę.

Według warjantu pierwszego (patrz mapę w „Żeglarzu Polskim" nr. 9) kanał wcinałby się w żuławę gdańska pod Plehnendorf, o paręset metrów powyżej starej szluzy Neufähr. Przy tym warjancie miałoby być pogłębionem ujście pod Neufähr i miałyby być przedłużone i ulepszone istniejące mole.

Według warjantu drugiego wejście do kanału z Martwej Wisły znajdowałoby się gdzieś między mostem Breitenbach a mostem kolejowym. Przy pierw-

szym warjancie powstałoby odrębne wejście do kanału, niezależnie od wejścia Nowego Portu. Przy drugim warjancie wejście byłoby wspólne i wszystkie statki, zawijające do kanału, musiałyby mijać latarnię Nowegoportu.

O ile rok temu broniłem warjantu drugiego, wymieniając również pierwszy, o tyle obecnie jestem całkowicie zwolennikiem warjantu pierwszego. Składają się na to następujące przyczyny:

1) Kanał portowy między Nowymportem a Gdańskiem jest niezdatny na wyjście z ruchliwego portu; obydwa skręty jego są fatalne; sam kanał jest zbyt wąski i nie pozwala na samodzielny ruch nawet średniej wielkości okrętów. Przebudowanie kanału, lub lepiej skrócenie go prostym (jak w Szkutowej Wodzie — Kaiserhafen) przekopem z dworca nadwiślańskiego ku basenowi obwodu wolnego jest niemożliwe ze względu na zabudowanie terenu. Wobec tego nawet sam Gdańsk będzie wkrótce szukał innego wyjścia portowego, które mógłby stworzyć albo otwierając znowu Wisłoujście, albo zrywając obydwa mosty i pogłębiając Martwą Wisłę od Polskiego Haku aż do starej śluzy przy Neufähr. Interesy Gdańska są więc zasadniczo sprzeczne budowie wejścia przez Neufähr.

Przy warjancie pierwszym część robót byłaby wykonana kosztem państwa, zaś część powinnaby być wykonana wspólnym kosztem Polski i Gdańska. Istotnie w tym wypadku roboty podzielić można na cztery części: 1) roboty na terenie polskim w trójkącie Miłobądz—Czatkowo—Tczew, 2) roboty na terenie gdańskim od granicy polsko-gdańskiej do Martwej Wisły pod Plehnendorfem. Te roboty, jako potrzebne Rzeczypospolitej, Gdańsk mógłby nie opłacać w żadnym stopniu, natomiast gdyby chciał, jak to sądzi p. Rummel w odpowiedzi inż. Tillingerowi, przybudować na tej linji do kanału baseny, musiałby przyjąć na siebie połowę kosztów budowy kanału. 3) Roboty od Plehnendorf do wyjścia na morze i przedłużenie moli, 4) pogłębienie Wisły Martwej od Plehnendorf do Gdańska — portu.

Z wyliczonych czterech części wykonywałoby się: 1-szą część — kosztem polskim, 2-gą — kosztem polskim, lub, co nieprawdopodobne, polskim i gdańskim; 3-cią — kosztem polskim i gdańskim w 50% udziału; 4-ta — kosztem Gdańska .

W jakiej kolejności mogłyby być rozpoczęte roboty? Przedewszystkiem po załatwieniu sprawy w Radzie Portu należałoby bagrować, zaczynając od Plehnendorfu w górę ku polskiej granicy, nie śpiesząc się z polepszaniem wejścia Neufähr. Dopiero gdyby kanał już dobiegł granicy polsko-gdańskiej, należałoby przystąpić do części 3, tak że wejście Neufähr należałoby przyspasabiać do wejścia największych statków jednocześnie z intensywną budową portu na Tczewskich Łąkach i jego śluzowych połączeń z Wisłą. W tym okresie Gdańsk pośpieszyłby z pogłębieniem Martwej Wisły do Plehnendorfu we własnym interesie.

Zachodzi pytanie: kiedy jest to możliwem do wykonania? Dodajmy: przy stanowczej zbiorowej woli Narodu Naszego! Wówczas możemy zupełnie realnie wziąć następujący plan okresów poszczególnych etapów, niezbędnych w stworzeniu portu na Tczewskich Łąkach: 1) przeprowadzenie sprawy w nowym sejmie — ½ roku, 2) przełamanie oporów i wpływów pruskich i przeprowadzenie sprawy w Radzie Portu — 1 rok, 3) budowa części Martwa Wisła—granica polska — 2 lata, 4) jednoczesne wykonanie części tczewskiej, wejścia i pogłębienia Wisły Martwej — 2 lata. Razem 5 i pół lat.

Drugie pytanie: finanse. Koszta budowy najważniejszej części — od Plehnendorf do granicy wynosiłyby najwyżej 4 milj. dolarów. Tymczasem przez 3 lata zdążyliśmy zadłużyć się Stanom Zjednoczonym na sumę 190 mil. dolarów, i zadłużamy się nadal. Czyżby nie stać nas było na te skromne, lecz rozwiązujące sprawę portową dzieło, całkowite koszta którego dla Rzeczypospolitej wyniosłyby nie ponad 8 milj. dolarów?!

NB. A basen amunicyjny budować oczywiście w okolicy Plehnendorfu. Ponieważ jednak sprawa nie jest pilna, mógłby ten basen poczekać na pogłębienie ujścia pod Neufähr. Wszak w obrębie portu gdańskiego w ogólności niema miejsca dość „dalekiego", bowiem Holm, przeznaczony tymczasowo — wywołuje repliki „mitten im Hafen". Już ze względu, by nie „wylecieć w powietrze", Gdańsk musi partycypować 50% w pogłębianiu ujścia w Neufähr, ażeby „piekielna" polska amunicja miała zupełnie odrębne wejście do basenu amunicyjnego w Plehnendorfie. Tylko naprawdę, czyńmy kroki, by zamiast basenu pod Plehnendorfem bagrować w tem miejscu kanał do Polski, do siebie.

Niestety, jak dotychczas, opory tej idei leżą w Polsce!

J. Klejnot-Turski.

Prace przygotowawcze ku stworzeniu stoczni statków rzecznych pod Toruniem.

O inicjatywie, z jaką wystąpił oddział toruński Ligi Żeglugi Polskiej ku utworzeniu stoczni dla remontu i budowy statków rzecznych w porcie drzewnym pod Toruniem, doniósł „Żeglarz Polski" już w krótkiej notatce w nr. 8. Obecnie jest wskazanem poinformować szerszy ogół społeczeństwa o wyniku dotychczasowych prac przygotowawczych, podjętych przez Komitet organizacyjny celem urzeczywistnienia tego dla naszej żeglugi rzecznej i kanałowej tak ważnego przedsiębiorstwa.

Sprawa stoczni w porcie drzewnym pod Toruniem nie odrazu wypłynęła na posiedzeniu Zarządu toruńskiego Oddziału L. Ż. P., który miał zadecydować, jak zużyć kwotę, blisko 1 miljona marek, zebraną na obchodzie „Wianków". Skoro jednak w toku dyskusji stwierdzono, że incjatywa prywatna nie może się zdobyć na utworzenie przy Dolnej Wiśle warsztatów dla remontu i budowy statków rzecznych, i że nieczynność społeczeństwa w tej dziedzinie przemysłu może mieć fatalne skutki nietylko dla późniejszego rozwoju naszej żeglugi wewnętrznej, ale nawet dla naszego obecnego stanu posiadania objektów pływających, zapadła jednomyślna uchwała, by zgodnie z programem i ideą Ligi Żeglugi Polskiej Oddział toruński wystąpił z inicjatywą i przeznaczył co tylko zdobyty majątek jako pierwsza cegiełkę dla budowy stoczni okrętowej. Równocześnie Zarząd wyłonił z siebie komitet organizacyjny.

Komitet ten nie potrzebował długo szukać za miejscem podatnem dla projektowanego przedsiębiorstwa. Poważniejsza stocznia okrętowa nie może być urządzona przy otwartym brzegu takiej rzeki jak Dolna Wisła, gdyż slipy i helingi byłyby tam wystawione na działanie pochodu wysokich wód i pochodu lodów.

Zaś utworzenie osobnego basenu dla stoczni, zasłoniętego od właściwej rzeki w dzisiejszych czasach ze względu na ogromne koszta robót wodnych nie może być wzięte w rachubę. Należało się zatem opierać na istniejących już basenach portowych. Takich mamy przy Toruniu dwa, tak zwany port zimowy państwowego Zarządu Wisły w Toruniu samym i port drzewny położony 7—8 klm. poniżej miasta Torunia. Tereny przy porcie zimowym są jednak zbyt szczupłe, a dla celów stoczni trzebaby i tu powiększyć istniejący basen. Przy porcie drzewnym natomiast jest terenu wolnego pod dostatkiem i to terenu już przygotowanego dla budowy przedsiębiorstwa fabrycznego. Pozatem część szkarp portu, które dawniej miały służyć do wyciągania drzewa, ma bardzo mała pochyłość, tak iż tam przy nieznacznych robotach ziemnych w najkrót-

szym czasie mogą być urządzone wyciągi (slipy) dla remontu statków rzecznych oraz heling dla budowy takowych. Obszar wodny basenu portowego wraz z kanałem dojazdowym ma 66 hektarów powierzchni. Koszta budowy portu, który powstał krótko przed wojną, wynosiły około 3 miljony marek zł. Port posiada własną bocznicę do toru kolejowego Toruń-Mokre—Czarnowo oraz mały dworzec.

Jedna jest niedogodność związana z tym portem, a mianowicie ta, że jest położony w znacznej odległości od miasta Torunia, w okolicy mało zaludnionej. Przedsiębiorstwa tam powstające są zatem zmuszone do prowizorycznego umieszczenia robotników swoich w barakach, a później na budowę własnych kolonij robotniczych. Lecz jedna ta niedogodność nie mogła zaważyć na szali wobec faktu, że przy całej Dolnej Wiśle nie ma miejsca, gdzieby stocznia okrętowa mogła powstać tak małem nakładem kapitału. Już samo położenie geograficzne portu mniejwięcej na połowie głównego traktu żeglugi Warszawa—Gdańsk i tuż przy ujściu do Wisły projektowanego kanału Górny Śląsk—Gdańsk, wprost się doprasza, by przy porcie tym stanęła główna stocznia dla naszej żeglugi wewnętrznej. To też po bliższem zaznajomieniu się z stanem rzeczy, członkowie Komitetu Organizacyjnego najzupełniej zrozumieli, czemu przedstawiciele angielskiej stoczni Vickersa właśnie ten port przy Dolnej Wiśle wybrali dla urządzenia wielkiej stoczni dla budowy statków rzecznych. Mniejsza o to, że Anglicy nie urzeczywistnili swych zamiarów. Im się z tem nie śpieszy. Ale Polakom pilno jest z utworzeniem stoczni, któraby na początku służyła głównie celom remontu i reparacyj statków. Podejmując myśl Anglików, a licząc z koniecznością tylko na własny kapitał i własne siły zawodowe, ażeby dopiąć celu ostatecznego. Anglicy mogli odrazu projektować i też utworzyć wielkie przedsiębiorstwo, wyposażone w najdoskonalsze urządzenia. Dla nas wchodzi w rachubę jedynie skromny, poniekąd prowizoryczny początek, któryby jednak umożliwił produktywną pracę i pewne zyski przy remontowaniu objektów pływających, potem stopniowe przejście w miarę sił i potrzeby do urządzeń stałych, aż w końcu po latach wyłoni się stocznia okrętowa, która nie tylko budować będzie wszelkiego rodzaju statki żeglugi wewnętrznej, ale też i maszyny okrętowe. Przedsiębiorstwo nasze musi, o czem nie należy nigdy zapominać, sobie samo wyszkolić rzemieślników specjalistów. — Dziś wprawdzie żegluga na Wiśle jest słaba i to wskutek panujących u nas anormalnych stosunków gospodarczych. Ale, jeśli wierzymy w uzdrowienie tych stosunków i w późniejszy rozkwit gospodarczy Polski, tak wierzyć musimy w rozwój żeglugi na Wiśle. Zaś rozwój żeglugi tej bez własnych warsztatów dla remontu i budowy statków, jest niemożliwy.

Po ustaleniu linij wytycznych dla utworzenia stoczni przy porcie drzewnym, Komitet Organizacyjny niezwłocznie poczynił kroki,ażeby zapewnić sobie ten teren przy porcie, który się najwięcej nadawał dla stoczni. Mając na uwadze przyszły rozwój stoczni, wybrano teren o froncie wodnym długości 1000 metrów i o głębokości od 200 do 300 metrów, razem obszaru około 100 mórg. Na terenie tem, oprócz wszystkich warsztatów dla budowy okrętów i maszyn oraz kotłów okrętowych jest przewidziane miejsce dla własnego tartaku i pewnej liczby domów mieszkalnych. Port drzewny jest własnością Spółki Akcyjnej, której głównemi udziałowcami są: Państwo i miasto Toruń, zatem właśnie te czynniki, które w powstaniu stoczni okrętowej przy Toruniu są najbardziej zainteresowane. Państwo Polskie, reprezentowane tu przez dyrekcję budownictwa wodnego przy Dolnej Wiśle, odczuwa brak stoczni najwięcej, gdyż dawniejsza główna stocznia pruskiego zarządu Wisły jest położona w Gr. Plehnendorf, na terenie Wolnego Miasta Gdańska. Zaś miasto toruń ma szczególny interes w tem, by wykorzystać prawie nieczynny port drzewny. To też wniosek toruńskiej Ligi Żeglugi został przyjęty przez Radę Nadzorczą towarzystwa akcyjnego „Port Drzewny" jak najżyczliwiej. Komitet Organizacyjny ma zapewnioną dzierżawę upatrzonego terenu na warunkach bardzo dogodnych. Pozatem magistrat toruński i dyrekcja regulacji rzek żeglownych w Toruniu w osobnych pismach zapewnili Komitet, iż tworzącemu się przedsiębiorstwu udzielą wsparcia moralnego i materjalnego. Miasto Toruń weźmie udział w akcji finansowania, a dyrekcja rz. żegl. wykona bagrowanie odsypiska piasku, które się w przeciągu lat nieczynności utworzyło przed wjazdem do portu, przez które port przy niższych stanach wody jest literalnie zamknięty. Również władze centralne odnoszą się przychylnie do akcji utworzenia stoczni, najwięcej zainteresowane ministerstwo robót publ. zamierza oddać tworzącej się stoczni pod Toruniem urządzenie państwowej stoczni w Puławach na środkowej Wiśle, która tam w czasie wojny została zbudowana przez okupantów dla celów wojennych, i która obecnie ma być zlikwidowaną. Urządzenie to oddane zostałoby w zamian za akcje.

Według pierwotnego planu celem sfinansowania przedsiębiorstwa miało być utworzone towarzystwo akcyjne, opierające się częściowo na drobnych udziałach szerokich warstw społeczeństwa. Państwo, miasto Toruń i Liga Żeglugi Polskiej byliby w tem towarzystwie zwyczajnymi akcjonarjuszami, których prawa określone są wyłącznie wysokością udziału. Rzeczą nautralną jest, że takie towarzystwo musi się opierać również na pomocy jednego większego lub nawet kilka banków. Kapitał akcyjny według pierwotnego planu miał wynosić 100 miljonów mkp. Tworzenie się takiego towarzystwa akcyjnego trwa jednak kilka miesięcy, zaś pewne względy zalecały zapoczątkowanie stoczni już w czasie jesieni, i to głównie dla tego, by wykorzystać dla budowy wyciągów okrętowych, położonych częściowo pod wodą, spodziewane niskie stany wody jesienne. Koszta budowli wodnych są bardzo zależne od stanu wody. Z tego powodu zdecydował się Komitet Organizacyjny podjąć próby ku utworzeniu Spółki z ogr. poręką z kapitałem na razie mniejszym, któryby wystarczył na najpilniejsze inwestycje. Spółka ta przemieniłaby się potem automatycznie na towarzystwo akcyjne i to prawdopodobnie już w czasie wiosny, kiedy może się rozpocząć produktywna praca stoczni przy remontach statków. Niestety obecny kryzys na rynku pieniężnym nie zezwolił bankom uczęstniczyć w tworzeniu spółki. Zaznaczyć jednak należy, że banki do akcji wczetej przez toruński oddział L. Ż. P. odnoszą się przychylnie i przyrzekły swój udział, skoro tylko stosunki na rynku pieniężnym nieco się poprawią. Przez krótki czas zdawało się, jakoby kapitaliści prywatni chcieli wyręczyć banki w akcji finansowania spółki. Ale była to tylko błyskotka przejściowa.

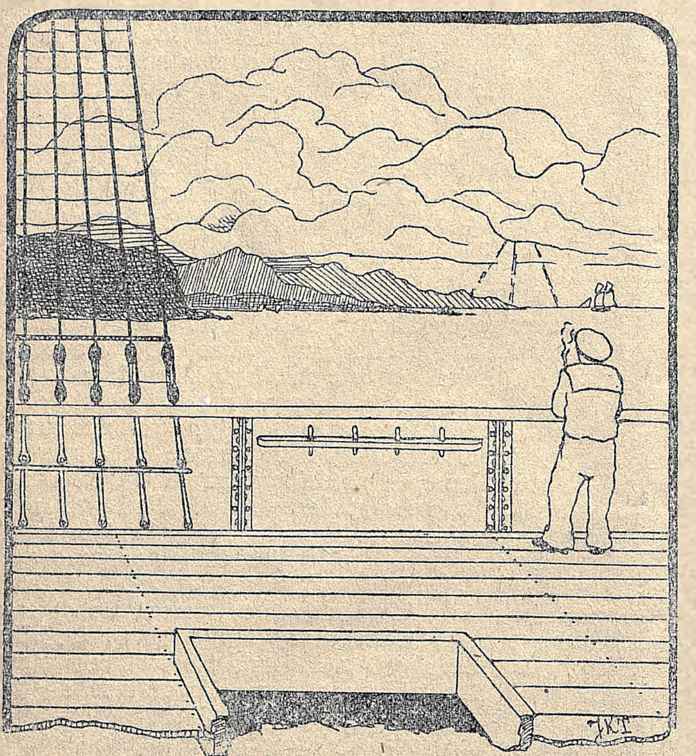
W takich warunkach potrzeba będzie powrócić do pierwotnego planu finansowania i zużyć czas zimowy na szerszą propagandę celem zjednania drobnego kapitału dla stoczni okrętowej przy Dolnej Wiśle. Spodziewanych niskich stanów wody w jesieni tego roku nie mieliśmy, zatem korzyści, które dałoby utworzenie najprzód spółki nie byłyby zbyt znaczne. W każdym razie zaznaczyć wypada, że prace przygotowawcze ku tworzeniu stoczni nie ustają. Plany dla zapoczątkowania są gotowe, kierownictwo fachowe jest zapewnione, werkmistrze i specjaliści są na zawołanie do dyspozycji. Również i zamówienia na remonty statków, które dadzą zatrudnienie dla stoczni na cały rok są zapewnione.

Oddział toruński Ligi Żeglugi Polskiej zapewne niebawem zwróci się do społeczeństwa z apelem, by dokonano subskrypcji na akcje „Pomorskiej Stoczni Okrętowej" w Toruniu. A każdy, który akcje takie nabędzie, niech wie, że nietylko tem spełni czyn obywatelski, ale zarazem uzyska dla kapitału swego pewną i korzystną lokatę.

Inż. Franciszek Fojut.

Listy z drugiej podróży „Lwowa".

I. Przygoda w Skageraku z hamburskim szyprem, który zgubił okulary.



Po wykonaniu wszystkich przygotowawczych robót w Gdyni, weszliśmy znowu do portu w Gdańsku, gdzie i zaczęto ładowanie drzewa, zakończone dnia 24-go sierpnia. Nie mogliśmy odrazu wyruszyć na morze wobec bardzo niepomyślnego stanu pogody, a mianowicie wobec bardzo silnego wiatru od NW na Południowym Bałtyku, przy którym „Lwów" byłby zmuszony do krzyżowania przeciw wiatru do czasu jego zmiany i co niedałoby żadnej wygranej. Nazajutrz, 25-go sierpnia, był piątek, co do którego pośród marynarzy całego świata utrzymuje się przesąd, że to jest dzień niepomyślny dla rozpoczęcia podróży, więc wyruszyliśmy nazajutrz rano, w sobotę, 26-go sierpnia. O ile podczas pierwszej naszej podróży trudno nam było wyjść z morza Bałtyckiego i potem do morza Północnego z powodu przeciwnych wiatrów, o tyle w czasie tej drugiej podróży warunki pogody były o tyle pomyślne, że przy ciszy na Bałtyku mogliśmy w pełni wykorzystać motory, a Sund i Kattegat minęliśmy pod motorami i również pod żaglami, mając za sobą słaby i pomyślny wiatr. Znowu przesunęły się przed nami panoramy Kopenhagi, Helsingöru i piękne wybrzeża Danji i Szwecji. Zbliżając się do przylądka Skagen, daleko i ostro wysuniętego w morze, dla ominięcia którego trzeba podnieść się do szerokości geograficznej wyższej niż 57°, napotkaliśmy około wyspy Läeso ogromną ilość rybackich łodzi, które starannie omijaliśmy, aby nie przyczynić ani im ani sobie szkody. 29-go sierpnia, rano o świcie minęliśmy latarnię na przylądku Skagen i weszliśmy na wody Skageraku, na których czuliśmy się już spokojniej z powodu wielkiej głębi i szerszej przestrzeni. Dla każdego żaglowca, a więc i dla „Lwowa",który ma wprawdzie dwa motory pomocnicze, nie tak silne, aby go dźwigać przeciwko wiatru i wysokiej fali, takie wąskie cieśniny i przejścia, jakiemi są Sund i Kattegat, usiane oprócz tego mnóstwem podwodnych mielizn, mogą przedstawiać niemałe niebezpieczeństwo w czasie burzy lub mgły, nic więc dziwnego, że kapitan odetchnął spokojniej, widząc te wody już po za sobą. Do wieczora tego dnia posuwaliśmy się dalej częściowo pod żaglami, częściowo pod motorami z powodu słabego na razie wiatru, który ku zachodowi słońca ustał zupełnie. Nad całym horyzontem w ciągu dnia zawisła mgła, nie tak jednak gęsta, abyśmy nie mogli widzieć na odległość 3—5 mil. Niestety o 8 godzinie wieczór weszliśmy w zupełnę mgłę, przy której widnokrąg zmniejszył się do ½ i ¼ mili. Wobec tego, że posuwaliśmy się w tym czasie pod motorami, zmniejszyliśmy i tak niewielką naszą szybkość z 7 węzłów do 4-ch i zaczęliśmy podawać sygnały naszą syreną. Kapitan statku, jak i zwykle, gdy warunki pływania wymagają największej uwagi, znajdował się na pomoście i wpatrywał się w horyzont i sam podawał sygnały syreną. Czuwali również na naczółku uczniowie i marynarze odwachowi i oficer na warcie. Jednak nie czuwał tak uważnie marynarz na innym statku, który na szczęście był znacznie mniejszy od „Lwowa", bo nie zdążyliśmy podać 10 sygnałów syreną, które podług przepisów podają się co minutę, kiedy zameldowano z dziobu o zbliżeniu się czegoś, czego we mgle nie można było rozeznać, co jednak nie mogło być niczem innem, jak statkiem. Zaledwie kapitan oddał rozkaz maszynom o pełnej mocy wstecz, kiedy przed naszym dziobem z lewej strony zamajaczyły naraz 2 maszty z żaglami, potem nastąpiło lekkie zderzenie i wzdłuż naszej lewej burty przesunął się dwumasztowy kuter rybacki, ale już z jednym masztem leżącym na pokładzie, z żaglami w wodzie. Na pokładzie kutra widać było tylko marynarza przy sterze, drugi dopiero wybiegał, bardzo zaniepokojony, na pokład. Kuter znikł we mgle tak samo szybko, jak przedtem zamajaczył przed nami, zdążyliśmy jednak zauważyć według kompasu kierunek, w którym on się skrył i to dało nam możność zbliżyć się do niego, aby mu pomoc. Na szczęście zderzenie nie miało fatalnego skutku, na kutrze były nieznaczne tylko uszkodzenia, co należy zawdzięczać temu, że „Lwów" posuwał się z bardzo małą szybkością i w chwili zderzenia motory pracowały całą mocą wstecz. Na kutrze zaś nie wypełniono zasadniczych warunków, które są wymagane na morzu podczas mgły: nie wystawiono przepisanych ogni, nie podawano sygnałów dźwięcznych i nie zmniejszono szybkości motoru, który pracował pełną mocą, dając kutrowi szybkość 9 węzłów. Również nie wystawiono specjalnego marynarza dla czuwania. Po zbliżeniu się do kutra, zatrzymaliśmy się i daliśmy mu możność przymocować się do naszej burty. Kapitan „Lwowa" zeszedł do kutra i po sprawdzeniu jego uszkodzenia odebrał od kapitana kutra oświadczenie na piśmie, 1) o nazwie statku, który okazał się kutrem „Herold" z Hamburga, wiozącym ładunek wódki do zatoki Botnickiej na niewiadomy adres, 2) o tem, że kuter może odbyć dalszą podróż samodzielnie. Komiczną stroną wypadku było to, że kapitan kutra nie mógł sam napisać oświadczenia, tłómacząc się tem, że nie może pisać bez okularów, tymczasem znaną jest wśród marynarzy, nagół ludzi zawsze z bardzo dobrym wzrokiem i nie używających okularów, anegdota o kapitanie niepiśmiennym, wymawiającym się brakiem okularów. W danym zaś wypadku może nie było tak źle pod względem piśmienności i czytelności kapitana, jak chodziło więcej o to, że ładunek wódki do wód omywających Szwecję i Finlandję prawdopodobnie był szmuglem i chciało mu się uniknąć kompromitacji. W każdym razie i kapitan i sterniczy kutra byli bardzo zdetonowani podczas rozmowy z kapitanem „Lwowa", czemu się nie można dziwić wobec tego, że przez ich lekkomyślność było narażone na ryzyko bezpieczeństwo ich statku i życie całej załogi, ponieważ trzeba uważać za bardzo szczęśliwą tę okoliczność, że „Lwów" posuwał się bardzo powoli i był w stanie podejść potem do kutra. Odległość jednego, dwóch metrów wystarczyłaby, aby kolizja mogła się skończyć przecięciem kutra i prawie niezwłocznem jego zatonięciem. Po przybyciu do Anglji czytałem w jednym z miejscowych dzienników interwiew z kapitanem największego angielskiego statku linjowego pasażerskiego „Berengaria" (ex Faterland — 56 000 tonn); między innemi zdaniami ten stary i doświadczony marynarz wygłosił zdanie, że podczas mgły jego nerwy są w najwyższym stopniu naprężone, ponieważ nie jest pewien swego statku i wie, co powinien zrobić w wypadku, kiedy słyszy w pobliżu syrenę drugiego statku, jednak nie może być pewien, że i tamten drugi kapitan jest pewien siebie (I am not sure what this fellow is going to do) i to właśnie najlepiej dowodzi niebez-

pieczeństwa, któremu może ulec każdy nalepiej prowadzony statek nie z własnej winy. Po zderzeniu się z kutrem i po okazaniu mu pomocy, leżeliśmy do 1-ej godziny w nocy w tem samem miejscu do czasu, aż mgła się rozeszła i aż wykonano reparację w prawym motorze, który się zagrzał silnie od gwałtownej pracy wstecz przy zderzeniu.

2. Przybycie i pobyt w Anglji.

tym samym czasie powstał dość słaby wiatr, który, nie będąc pod względem kierunku zupełnie pomyślnym dla nas, dał nam możność postawić żagle i żaglować przez większą część morza Północnego w ciągu dwóch dni do dnia 1-go września, kiedy przybyliśmy na północną krawędź Dogger banki, którą można odrazu poznać przez obecność na niej rybackich statków. Oprócz tego, nie mając z powodu pochmurnej pogody dobrych obserwacyj, sprawdziliśmy swoją pozycję sondowaniem wobec tego, że głębokość na Dogger bank jest znacznie mniejszą niż morza Północnego naokoło. Po przebyciu Dogger banki weszliśmy w strefę silnych prądów wylewowych, działających w cieśninie Dover i przyległej miejscowości i wobec bardzo słabych i zmiennych wiatrów żeglowaliśmy dalej przez cieśninę pod motorami i żaglami. Mijając najwęższą część cieśniny Dover, mieliśmy ze sobą dosyć już silny i pomyślny wiatr; ale nad wybrzeżem Anglji zawisł tak gęsty całun mgły, że nie mogliśmy widzieć ognia bardzo silnej, ale wysoko położonej latarni morskiej South Foreland z odległości 4—5 mil, kiedy podczas jasnej pogody ten ogień jest widoczny na odległości 23 mil. Dover mijaliśmy też na bliskiej odległości 3 mil, ale ta sama mgła zakryła go tak szczelnie, że zamajaczyły zaledwie zabudowania na moli. Na szczęście nad samą cieśniną mgła była bardzo przejrzystą i to dało nam możność bezpiecznie wyminąć wszystkie napotykane statki, których w tem miejscu zwykle jest ogromna ilość. Dnia 3 września, rano, po ominięciu przylądka Dungeness i cieśniny Dover, weszliśmy do kanału Angielskiego i znowu spróbowaliśmy żaglować tylko pod żaglami w ciągu dwóch dni, jednak wiatr był tak słaby, że posuwaliśmy się naprzód bardzo powoli i oprócz tego, pozostając jeszcze w strefie silnych prądów, w okresie prądu przeciwnego, w ciągu 6-ciu godzin, nie posuwaliśmy się wcale, lub tylko wstecz. Chociaż kurs statku był wyznaczony w pobliżu południowego wybrzeża Anglji i wyspy Whigt, jednak wobec ciągle trwającej prawie ciszy, nad lądem pozostawała zasłona mgły i następnym znakiem, który ujrzeliśmy 5. 9. na lądzie, była również silna latarnia morska Start Point, nazwa która (punkt wyjazdu, wyruszenia) wykazuje, że to jest ostatni punkt na wybrzeżu Europy, który statki widzą przed przybyciem do krajów Ameryki. Przylądek Start Point nie jest najwięcej zachodnim punktem południowej Anglji, lecz leży w tak już szerokiej części kanału Angielskiego, na której statki mogą się już puścić na wody oceanu. Przy takich samych warunkach pogody późno wieczorem tego samego dnia ominęliśmy przylądek Landsend i znowu musieliśmy manewrować zmiennymi kursami między całą flotą statków i łodzi rybackich, które, widocznie dotąd żaglowały bezczynnie we mgle i ciszy i w tej właśnie chwili, wobec rozjaśnienia się horyzontu, zaczęły zarzucać sieci. Dużo łodzi zbliżało się do „Lwowa“ i wymijało go za rufą, aby dojrzeć nazwę statku i nazwę portu macierzystego.*) Po ominięciu przylądka Landsend płynęliśmy już znowu w kierunku północnym do morza Irlandzkiego przy cudownej, cichej pogodzie, przy księżycu w pełni. W dniu 6-go września powstał jednak wiatr od północy, nie tak silny, aby przyczynić nam zadużo niewygód w formie fali, bujania się statku itp., jednak nie tak słaby, abyśmy mogli żaglować naprzeciwko niemu pod motorami. Ten wiatr trzymał nas w pozycji prawie bez zmiany do dnia 9-go września, kiedy nakoniec ucichł, my zaś niezwłocznie skorzystaliśmy i po zwinięciu wszystkich żagli, szybko przeszliśmy pod motorami pozostałe sto kilkadziesiąt mil i w ten sposób w noc na 11-go września przybyliśmy do ujścia rzeki Marsey, skąd pozostawało jeszcze 17 mil do Liverpool i Birkenhead. Nie weszliśmy do portu odrazu, bo trafiliśmy na początek odpływu, w czasie którego mielibyśmy 5-cio milowy prąd przeciwny, więc zajęłoby nam za dużo czasu, spalilibyśmy dużo ropy i oprócz tego do doków w Liverpool i Birkenhead wprowadzają tylko dwa razy na dobę, podczas wysokiej wody. Stanęliśmy więc w pobliżu ujścia rzeki na kotwicy i 11-go po południu weszliśmy do tego samego doku, w którym staliśmy przed dwoma miesiącami. Poziom wody w rzece Mersey, nad którą leżą miasta Liverpool i Birkenhead, waha się od przypływu i odpływu od 7 do 5 metrów. O ileby statki przycumowywały się w takich warunkach wprost do brzegu, to aby uniknąć osiadania ich na gruncie, trzebaby było pogłębić rzekę znacznie przy brzegach i oprócz tego poozstałaby niewygoda podnoszenia się i opuszczania statku w granicach od 5 do 7 metrów, co oczywiście przeszkadzałoby w ładowaniu i wyładowywaniu. Dlatego też wszystkie statki towarowe wchodzą do doków, położonych wzdłuż brzegów rzeki Mersey i połączonych z nią tylko bardzo wąskiemi przejściami z zamykającymi się bramami. Te wrota otwierają się tylko podczas wysokiej wody i jak tylko woda zaczyna opadać, natychmiast się zamykają. W ten sposób osiągnęło się w dokach ciągle pozostający mniej więcej jednakowy poziom wody, który oprócz tego może być zmieniony jeszcze w ten sposób, że woda może być napompowana, lub wypompowana z doków bardzo silnemi turbinami. Dla zbudowania takiego portu włożono ogromne pieniądze i dlatego pobyt, wjazd i odjazd z niego kosztują drożej, niż do jakiegoś innego portu, ponieważ muszą być pokryte koszta utrzymania go w porządku i dla ogólnego bezpieczeństwa każdy statek obowiązkowo wprowadza się do doków przez holowniki, aby nie uszkodzić innych już się tam znajdujących statków. Oprócz tego na rzece Mersey, między takimi dwoma dużymi miastami, jak Liverpool (więcej niż miljon mieszkańców) i Birkenhead (koło ½ miljona), panuje taki ogromny ruch niewielkich na miejscowe, ale wcale pokaźnych na nasze stosunki parowców, że przy silnym prądzie statek powinien posiadać bardzo silne maszyny, aby móc dobrze manewrować. Rzeka Mersey jest o tyle szeroką, że te dwa miasta są połączone paru linjami kolei podziemnej i kilkunastu linjami parowców przewozowych, które kursują co 10 minut. Odbiegłem jednak od tematu i wracając do podróży, chcę jeszcze zaznaczyć, że mieliśmy stosunkowo bardzo łagodną pogodę, tak łagodną, że statek prawie się nie bujał i pływanie na kandydatów musiało prawdopodobnie robić wrażenie takie same, jak na ludzi, podróżujących parowcem na rzece. Jednak pod względem pracy z żaglami na rejach mieli kandydaci dużo sposobności do wprawienia się do takiego stopnia, że pomiędzy nimi zaznaczyli się już tacy, których nasi starsi doświadczeni bocmanowie i marynarze zwykle zapraszają do robót na najwyższych i najwięcej ryzykownych miejscach. Tryb życia uczniów i kandydatów na statku jest bardzo regularny, bo muszą wstawać o 5¼, o 8 dostają śniadanie, a 12 obiad i o 5½ kolację, o 8 wieczór, po zbiórce i odśpiewaniu modlitwy i „Roty“ mogą brać hamaki i iść spać. Wszyscy są podzieleni na 3 odwachy i każdy odwach pełni służbę podczas podróży w ciągu 4 godzin, w ten sposób wypada na dobę 8 godzin pracy, a reszta pozostaje na sen, jedzenie, zajęcie i odpoczynek. Podczas manewrów z żaglami zdażało się, że odwach był zajęty w ciągu całych 4 godzin, jednak w czasie tej podróży na szczęście nie było ciężkiej niepogody, a więc i praca była nie tak ciężka. Podczas tego pobytu w Birkenhead udało mi się uzyskać pozwolenie od dwóch największych kompanij linij pasażerskich „Cunard Line“ i „White Star Line“ na zwiedzenie ich statków i chociaż złej pogody nie udało się pokazać tego wszystkim uczniom i kandydatom, jednak większa ich część miała tę sposobność. Obecnie uzyskałem również zgodę pana inżyniera Moltenì, Polaka, zamieszkałego w Birkenhead i Anglji od 25 lat i doskonale znającego stosunki w Anglji na zrobienie u nas na statku odczytu popularno-historycznego o Anglji wogóle i o Liverpool i Birkenhead w szczególności i odczyt ten ma się odbyć właśnie jutro. Obecnie ładujemy sól, którą mamy przewieźć do Aalborga w Danji, a więc uczniowie i kandydaci będą mieli sposobność poznać jeszcze jeden kraj. Niestety, duża przeszkodą dla nas wszystkich jest ogromna różnica w walucie zagranicznej i naszej, która bardzo krępuje wszelkie zamiary zwiedzenia chociażby nawet tylko miasta, nie mówiąc już nic o kraju,

*) I czytali: „Lwów“ — Gdańsk. Przyp. redakcji.

w szerszym zakresie, jakby to było możliwem w czasach przedwojennych i przy równowadze waluty na całym świecie.

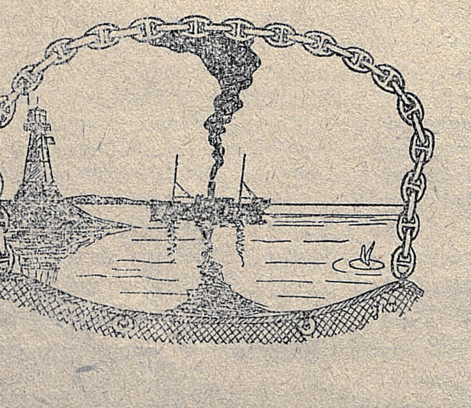
Podczas naszego pobytu tutaj, pogoda stale była zła, a na morzu wprost sztormowa, teraz, od wczoraj deszcz już nie pada i barometr się podnosi, więc miejmy nadzieję, że będziemy mieli znowu przyjemną i spokojną podróż, w którą mamy zamiar wyruszyć w sobotę, 23 czy w niedzielę, 24 września.

M. Stankiewicz, kierownik nauk na st. szkolnym „Lwów".

Sport żaglowy i motorowy.

Redakcja „Żeglarza Polskiego", jak również zarząd I-go Polskiego Klubu Jachtowego w Gdańsku otrzymują liczne listy z kraju z zapytaniami, dotyczącemi budowy lub sprowadzenia żaglowych łodzi typu jachtowego do żeglugi sportowej wewnątrz kraju, na rzekach, a szczególniej jeziorach Polski ukazały się liczne, małe, sportu żaglowego w kraju ma olbrzymie znaczenie ogólnonarodowe, I Polski Klub Jachtowy jak również redakcja „Żeglarza Polskiego" rozwiną odpowiednią czynność agitacyjną i informacyjną w zimie 1922/23 roku z tem, ażeby latem przyszłego roku na rzekach, a szczególnieq jeziorach Polski ukazały się liczne, małe, kryte jachty, tak zwane jolki, ażeby powstały odpowiednie warsztaty budowy takich łodzi, ażeby jednocześnie młodzi ludzie i amatorzy przez zimę specjalizowali się w budowie jachtów modelowych, zajęcie znakomite na zimę dla zamiłowanych sportsmenów, a zwłaszcza młodzieży o pewnej sprawności stolarskiej i zainteresowanej sportem żaglowym. Bowiem jachty prawidłowo zbudowane i ożaglone, w wielkości około 1 metra żaglują same bardzo prawidłowo, szczególniej na tak zwanych ciasnych biegach, gdy dążą do ostatecznego celu, leżącego przeciw wiatru, — „na wiatrowej stronie". A nawet szerokim wiatrem jachty te dobrze sterują, o ile posiadają ster z przyrządem automatycznym, który szczególniej rozwinęli sportsmeni amerykańscy. W ten sposób odbywają się i to od dziesiątków lat na jeziorach Anglji, Niemiec, Francji prawdziwe wyścigi tych małych jachtów. Nie należy sądzić, iż budowa jachtów modelowych, zdolnych do żeglugi i posiadających normalne zalety żeglarskie, jest dziecinną zabawą. W Niemczech naprzykład istnieją specjaliści-konstruktorzy takich jachtów z pośród inżynierów. Istnieją również specjalne warsztaty budowy tych liliputów. O takiej specjalizacji my długo jeszcze nie będziemy mogli marzyć. Jednak sportsmen, wzgl. technik, a nietylko zdolny student mogą drogą budowy tych jachtów i ich wypróbowania osięgnąć wiele nowej wiedzy doświadczalnej, dotyczącej praw równowagi kadłuba, jego sterowności i wpływu kształtu i pola żagli na stateczność i sterowność okrętów. Jako najłatwiej dostępny podręcznik wymieniamy Modelljachtbau und -Segeln von Arthur Tiller. Berlin 1922. Verlag Wedekind.

Jako podręcznik do budowy łodzi i jachtów polecamy: „Hütte", praktischer Schiffbau, Bootsbau, mit 370 Abbildungen. Berlin 1921. Verlag Ernst und Sohn.



Kronika światowa marynarki i budowy okrętów.

Polska.

Żegluga Wiślana w porcie gdańskim w sierpniu.

Na dolnym odcinku Wisły nadal rozwija się bardzo intensywnie ruch wdół rzeki, natomiast ruch wgórę jest nikły. Spław drzewa tak w berlinkach jak i tratwami nadal wzrastał. Szczególniej ruch tratew wzmógł się się w porównaniu z czasami przedwojennemi trzykrotnie. Tak w sierpniu br. przybyło 65 tratew z 39 606 ton metrycznych drzewa, gdy w r. 1921 tylko 27 tratew z 13 843 ton. metr. Prócz tego wywieziono też drogą wodną do Gdańska sporo bydła, również znacznie więcej niż w czasach przedwojennych. Niestety, nie jest to pocieszającem, gdyż jak wiadomo, granica celna na Nogacie jest bardzo luźna, pod słabą polską celną kontrolą i bydło polskie, niestety może łatwo znikać do Prus Wschodnich, a robotnik gdański i gdański mieszczanin właśnie wskutek tej nieścisłej kontroli nie otrzymuje taniego mięsa. Warto zwrócić na to baczną uwagę. Wystarczy zestawić cyfry wwozu bydła z konsumpcją mięsa w Gdańsku, ażeby odrzucić wszelkie przypuszczenie, ażeby to Polska powodowała drożyznę w Gdańsku. Straż na Nogacie powinna być ścisła: wszak Polski nie stać na to, by karmić swem bydłem Prusy Wschodnie i jeszcze wysłuchiwać żale i narzekania gdańszczan.

Płace robotników portowych w Gdańsku.

15 września upłynął termin umówionej taksy dziennej pomiędzy pracodawcami i pracobiorcami w porcie gdańskim, a mianowicie w wysokości 650 marek za dzień pracy robotnika portowego. Obecnie organizacje robotnicze żądają nadwyżki płac 100 proc., czyli do 1300 mar. niem. dziennie. Pracodawcy odwołują się na umowy hamburskie między pracodawcami i pracobiorcami, według których ostatnio ustalono płace dzienne na 760 mar. niem.

Oczekiwany powrót okrętu szkolnego „Lwów".

Okręt „Lwów", który w drodze powrotnej przyjął ładunek soli z Liverpool do Aalborgu w Danji, oczekiwany jest w swym porcie macierzystym około 20 października.

Niemcy.

Nowa umowa o wyżywieniu (Speiserolle) w Niemczech.

Wszystkie państwa brzegowe niemieckie przyjęły nowy wzór o wyżywieniu (Speiserolle) między armatorami i załogami statków. Według nowego wzoru niektóre części racyj dziennych zostały zwiększone, oraz wprowadzono nowe, jak np. mleko skondensowane.

Zamknięcie szkoły żeglarskiej w Lubece.

Szkoła w Lubece, której typ mocno przypominał naszą szkołę morską, gdyż miała ona dwa wydziały: Abt. A. Seefahrtsschule, Abt. B: Maschinistenschule, została uchwałą obywatelstwa miasta Lubeki zamknięta. Wydział A — czyli szkoła żeglarska istniała od roku 1808. Powodem zamknięcia, które pisma „Schiffbau" konstatuje jako „überraschend", ma być zły stan finansów miejskich Lubeki.

Ruch statków w kanale kilońskim w lipcu.

Ruch statków wynosił w lipcu 3528 z 862 558 t. ładowności netto, w czem 2060 parowców z 719 563 tonn i 978 żaglowców z 41 263 t., oraz 490 szkut i lichtug z 101 732 tonn. Z tych wszystkich statków 2968 (84 procent) było niemieckich, 25 gdańskich, z innych było najwięcej duńskich — 137, szwedzkich — 137, holenderskich — 90, fińskich — 40, angielskich — 35.

Francja.

Niemieckie przypuszczenia o francuskim wypadku.

Jak wiadomo, w sierpniu pancernik francuski „France" natknął się podczas nocnych ćwiczeń artyleryjskich w zatoce Quiberon pod Brestem na podwodną skałę, nie oznaczoną na mapie i po rzuceniu kotwic i uratowaniu prawie całej załogi zatonął na głębokości 20 metrów. Statek został spuszczony na wodę w r. 1912 i miał wyporność 23 500 tonn. Według postanowień konferencji waszyngtońskiej, Francja ma prawo utrzymywać tylko 10 jednostek bojowych tego typu i dlatego strata okrętu ma być dla Francji dość dotkliwą. Niemcy jednak węszą tu co innego. Zdaniem pism niemieckich, codziennych i fachowych, miało tu zajść umyślne zatopienie. Bowiem Francja pragnie odnowić jedną z tych 10-ciu przepisanych bojowych jednostek, czyli zbudować ją podług najnowszych wymagań i topi okręt starszy świadomie; nawet skała miała być umyślnie nieoznaczona na mapie.

Dwunastogodzinny dzień pracy w marynarce francuskiej?

We Francji w ostatnich czasach ustalił się był ośmiogodzinny dzień pracy, o który odbywała się zażarta walka, gdyż amatorzy i rząd bronili stanowiska, że praca marynarza nie może podlegać normom 8-godzinnego dnia i podlegając tym normom, doprowadzić ma do ruiny przedsiębiorstw żeglugi. Ostatnio Agencja Havasa przyniosła wiadomość o wprowadzeniu 12-godzinnego dnia roboczego w marynarce francuskiej. Wiadomość jest mocno sensacyjna, gdyż pierwotnie chodziło o 9-cio-godzinny dzień pracy. Z innej strony osią sprawy jest kwestja dwu, czy trzech wacht, czem się tłumaczy skok z 8 na 12 godzin. Należy wyczekać dalszych wiadomości.

Meteorologja i hydrografja.

O przebiegu pogody nad Bałtykiem we wrześniu 1922 r.

Wir, który się ukazał w końcu sierpnia nad Anglją, pobiegł w pierwszych trzech dniach września przez Bałtyk do Polski. W czasie tym było niebo przy słabych lub umiarkowanych wiatrach wschodnich zachmurzone; po grzmotach i błyskawicach spadły też miejscami obfite deszcze.

W dniu 4-tym rozszerzył się obszar wysokiego ciśnienia od Rosji ku zachodowi. Zajął on cały Bałtyk i północną część kontynentu, powodując rozpogodzenie przy suchych i zarazem chłodnych wiatrach wschodnich. Tylko w godzinach południowych wzrastały temperatury nieco ponad 15° C., w nocach zaś spadały temperatury poniżej 10° C.

Zmiana pogody nastąpiła w dniu 8-ym września, kiedy wysokie ciśnienie zajmowało już Europę zachodnią, a od Adrjatyku do Skandynawji ciągnął się przez Bałtyk wąwóz niskiego ciśnienia. Przy wiatrach z kierunków bardzo zmiennych spadły ponownie deszcze.

W dniu 10-ym ukazał się głęboki i silny wir przy Islandji. Biegnąc ku wschodowi, posuwał on wysokie ciśnienie powietrza z Europy zachodniej ku Bałtykowi i spowodował na czas krótki dość dobry stan pogody.

Po dalszym posunięciu się wyżu barometrycznego ku Rosji zajęły w dniu 12-ym mb. już krańce wiru północnego Bałtyk. Z tem nastąpiła ponownie niepogoda. Gdy w dniu 14-ym nowy wir dobiegł z zachodu do Danji, wiały nad Bałtykiem południowym dość silne wiatry południowo-zachodnie. Po oddaleniu się wiru ku Finlandji osłabł wiatr i zboczył ku zachodowi, lecz już w dniu 20-ym zajmował nowy silny wir Skandynawję południową, powodując nad Bałtykiem ponownie silne zachmurzenie, deszcze i gwałtowne wiatry południowo-zachodnie. Biegł on szybko dalej ku Finlandji. Nad Bałtykiem nastąpiło w tym czasie rozpogodzenie przy nieco słabszych wiatrach północno-zachodnich.

Od dnia 22-go do 24-go biegł głęboki wir od Oceanu Lodowatego do Rosji północnej; krańce jego zajmowały Bałtyk i wschodnią część kontynentu europejskiego. Przy zmiennem zachmurzeniu spadły tylko drobne deszcze, lecz gwałtowne północno-zachodnie wiatry wywołały znaczne ochłodzenie.

Szczególniej gdy od dnia 24-go do końca września wznosiło się wysokie ciśnienie nad Oceanem Lodowatym, Skandynawją i Polską, wywołało ono przez wypromieniowanie ziemi w długich i pogodnych nocach znaczne oziębienie. W Skandynawji i Polsce spostrzeżono wtedy lekkie mrozy; nawet nad Bałtykiem i jego wybrzeżami spadły temperatury do 2° C.

Nowe książki.

Rybołóstwo morskie na polskim Bałtyku w 1921 roku. „Bibljoteka rybacka" nr. 9. Poznań 1922. Skład główny: Księgarnia św. Wojciecha w Poznaniu.

Książka ta, zaopatrzona w mapkę wybrzeża polskiego, zawiera prócz rozporządzeń i instrukcyj urzędowych w sprawie rybołóstwa bardzo ciekawe sprawozdanie Morskiego Urzędu Rybackiego za rok 1921, autorem którego jest p. Antoni Hryniewicki. Omówione tu są pokrótce tematy: 1) Wody i wybrzeża, 2) Rybacy i ich wioski, 3) Związki rybackie, 4) Kutry i łodzie rybackie, 5) Narzędzia rybołóstwa, 6) Ryby i wyniki połowów, 7) Przemysł i handel rybny, 8) Działalność morskiej policji rybackiej, 9) Zaopatrywanie rybaków, 10) Organizacja kooperatyw, 11) Dostarczanie kutrów i motorów, 12) Morskie Laboratorjum Rybackie, 13) Zadania i prace na przyszłość.

Mapka wybrzeżna, załączona do sprawozdania p. A. Hryniewickiego jest cenna tem, że zawiera oznaczenie naszych wód terytorjalnych, będąc uzupełnieniem i poniekąd ilustracją artykułu „Polskie wody terytorjalne" d-ra Łucjana Górnickiewicza w „Polskim Morzu", książce zbiorowej, wydanej przez Ligę Żeglugi Polskiej w Warszawie (Marszałkowska 63).

Zbliża się rok 1923 i bardzo byłoby pożądanem, ażeby już w pierwszych jego miesiącach ukazała się podobnaż broszura, lecz większa i kompletniejsza, pod tytułem „Rybołóstwo... w r. 1922". Gdzie tradycja sprawozdań, gdzie ciekawe tabele i cyfry — tam pocieszający obraz postępu.

Calaasjandus (rybołóstwo). Czasopismo miesięczne estońskiego związku rybackiego. Istnieje trzeci rok. Numeracja zeszytów ciągła, przyczem styczeń rb. jest numerem 15-tym. Pismo jest prowadzone poważnie i prócz artykułów ogólnonaukowych zawiera liczne lokalne wiadomości ważne dla rybaków w wodach estońskich; z tematów, które znajdujemy w roczniku bieżącym, przytoczymy np. takie: „Jak określić wiek ryby?" — z wykresami i odbitkami; — rybołóstwo wyspy Ozylji; — rybołóstwo nielegalne; — niebezpieczeństwo drywy (pławy); — życie fok w pobliżu estońskich brzegów; — ruch współdzielczy wśród rybaków estońskich".

Wielkim brakiem pisma jest to, że prócz estońskiego tekstu niema żadnego angielskiego lub francuskiego streszczenia, co oczywiście utrudnia obcokrajowcom korzystanie z pisma.

Słownik handlowo-morski.

Część niemiecko-polska.

Ułożył J. Klejnot-Turski.

Abandon, m. 1) odstąpienie okrętu lub ładunku wierzycielom; 2) odstąpienie okrętu lub ładunku asekuratorom; 3) opuszczenie okrętu przez załogę na morzu lub na cudzym brzegu.

Abandonerklärung, f. ogłoszenie odstąpienia.

Abandonfrist, f. termin odstąpienia.

Abandonnement, n; **Abandonnierung**, f. odstąpienie okrętu.

Abandonientes Wrak, opuszczone szczątki okrętowe.

Abgaben, pl. f. pobory: cła.

Abgangshafen, m. port odjazdu.

Ablader, m. ładujący, ładownik; spedytor morski.

Adjustierer, m. dyspaszer, taksator szkód.

Adjustierung, f. wyznaczenie strat; repartycja.

Admiralitätsgericht, n. sąd admiralicji.

Affidavit, n. affidavit, zeznanie zaprzysiężone.

Anlegehafen, m. port zawijania po drodze; port przystanku.
Ansegelung, f. 1) zderzenie; 2) zawinięcie; 3) rozpoczęcie biegu przy regatach.
ansegeln 1) zawinąć (do portu); 2) naskoczyć, zderzyć się z okrętem.
Anspruch auf Bergelohn pretensje prawne o zwrot kosztów ratowania.
Assekuradeur, m. asekurator; ubezpieczający innemu szkody za premję asekuracyjną.
Assekuranz, f. asekuracja, ubezpieczenie.
Assekuranzprämie, f. premjum asekuracyjne.
Assekuranzpolize, f. polisa asekuracyjna.
Ausfracht, f. fracht wychodzący.
Ausfuhrprämie, f. premja wywozowa.
Ausgehende Ladung, ładunek wychodzący.
Ausklarieren, klarować, dokonać formalności wyjazdowych.
Ausklarierung, f. klaracja, dokonanie formalności wyjazdowych.
ausladen, wyładować.
Ausschiffung, f. wysadzenie z okrętu na brzeg (zwykle: ludzi).
ausschiffen, wysadzić z okrętu na brzeg.
aussegeln, odpłynąć, wyjść, odjechać.
aussereuropäischer Hafen, port nieeuropejski.
Auswandererschiff, n. statek emigrancki.
nach auswärts bestimmt, przeznaczny zagranicę.
Ballast - Abgaben, pl. f. balastowe; pobory balastowe.
in Ballast zurückkommen, powrócić z balastem.
Ballast ausschiessen, wyładować balast.
Ballast einschiessen, wziąć balast, brać balast.
Baratterie, f. baraterja; **der Baratteerie verdächtig,** podejrzany o baraterję.
in Bausch und Bogen bedungene Fracht, fracht ryczałtowy.
befördern 1) przewozić, transportować, ekspedjować.
Beförderungsgeld, n. pieniądze za wczesne wysłanie okrętu (za oszczędzony czas).
befrachtbar, do zafrachtowania.
befrachten, zafrachtować, frachtować.
Befrachter, m. frachtujący, frachtownik.
Befrachtung, f. frachtowanie, zafrachtowanie.
Begebenheiten der Reise, okoliczności podróży.
behaltene Auskunft, poprawne przybycie, przybycie nieuszkodzone.
beheimatet, z portem macierzystym w..., zapisany w rejestrze portu....
Beiträge zur grossen Havarie, kwoty, udziałujące w awarji wspólnej.
beitragspflichtige Werte, wartości przyczyniające się.
Bergelohn, m. koszta ratowania, cena ratowania.
bergen, 1) ratować; 2) (Segel b.), zwijać żagle.
Berger, m. 1) człowiek ratujący; 2) statek ratujący.
Bergung, f. ratowanie, ratunek; — **dampfer, m.** parowiec ratunkowy; **-gesellschaft, f.** towarzystwo ratunku na morzu; **-kontrakt,** umowa ratunkowa; **-kosten, pl.** koszta ratowania, cena ratowania; — **vergütung, f.** wynagrodzenia za ratunek.
Besatzung, f. załoga; — **vervollständigen,** dokompletować załogę; — **genügende B.,** załoga wystarczająca.
beschädigt, uszkodzony; — **durch auf Grund kommen,** przez osadzenie statku na mieliźnie, brzegu, kamieniach, przez dotknięcie dna; **durch Kollision,** przez zderzenie (się); **durch Raumschweiss,** przez osady ładowni; — **durch wasser,** podmoczony (wodą morską); — **infolge schlechter Stauung,** wskutek złego ułożenia; — **infolge stürmischer Witterung,** wskutek burzliwej pogody.
Beschädigung, f. uszkodzenie.
Beschaffenheit (der Ladung), f. stan (ładunku).
d. Beschlag aufheben, zdjąć embargo (areszt).
Besichtiger, m. inspektor.
Besichtigungsschein, m. świadectwo odbytej inspekcji.
Bestätter, m. administrator, inspektor okrętów.
Bestimmungshafen, m. port przeznaczenia.
Bestimmungsort, m. miejsce przeznaczenia.
Betonnung, f. beczki i baki wejściowe.
Betriebskosten, pl. koszta eksploatacji, koszta ruchu, koszta utrzymania.
Blockade, f. blokada; — **aufheben,** znieść, odwołać b.; — **brecher,** uwolnić od blokady.
befreien, uwolnić od blokady.
Bodmerei, f. bodmerja; **-Brief, m.** akt bodmeryjny; **-geber, m.** wierzyciel bodmeryjny, pożyczający na bodmerję; **-gelder, pl.** kwota bodmeryjna; **prämie, f.** premja bodmeryjna; **-schuld, f.** dług bodmeryjny.
Bojen und Backen, boje i baki (znaki morskie).
Bruchschaden, m. rozbicie (ładunku).
frei von Bruch, ausser im Strandungsfalle, z odpowiedzialnością za złamanie (rozbicie), prócz wypadku stradowania (wyskoczenia na brzeg lub mieliznę).
Brutto - Fracht, f. fracht brutto; — **Gewicht, n.** waga brutto.
Brutto - Tonnengehalt, tonaż brutto; tonaż pojemności.
Bunkerkohlen einnehmen, ładować węgiel opałowy.
Bunkerhafen, m. port napełnienia węglowni.
bunkern, napełniać węglownie.
Cargadeur, m. kargador; superkargo; ajent armatora, lub frachtującego, upoważniony do sprzedaży ładunku w obcym porcie (portach).
Casco, n. kadłub okrętu.
Casco - Versicherung, f. asekuracja okrętu wraz z całkowitym osprzętem.
Charteparitie, f. umowa frachtowa, czarter.
chartern, zachfrachtować; ale też: odfrachtować.
Deplacement, n. wyporność; **-tonnen,** tony wyporności.
Dispache, f. obliczenie szkód; — **einer Havarie grosse,** obliczenie szkód awarji wspólnej; **-einer Havarie particulaire,** awarja zwykłej, awarji częściowej.
Dispacheur, m. taksator awaryjny, dyspaszer.
dispachieren, obliczyć szkody, dyspaszować.
Dispachierung, f. obliczenie szkód, dyspaszowanie, repartycja.
Dockgeld, n. pobory dokowe.
Durchfracht oder Durchgangsfracht, fracht przechodzący.
Durchgans-Konossement, n, konosament przechodzący.
Durchgangszoll, m. cło tranzytowe.
Durchgangs - Konossement, konosament przechodzący.
Eigengewicht, n. waga własna.
einfache Havarie, awarja zwykła, awarja częściowa.
Einfuhrzoll, m. cło wwozowe.
Einklarierung, f. wykonanie formalności wejściowych.
einkommende Fracht, frachty przybywające.
einlaufen, zawinąć do portu.
Einlaufhafen, m. port zawijania, port zawinięcia.
einlotsen, wprowadzić przy pomocy pilota.
Einnahme laut Konossement, przyjęcie (na okręt) zgodnie z konosamentem.
einnehmen, wziąść na okręt (ładunek), naładować, załadować.
Einrichtungen für Passagiere, urządzenia dla pasażerów.
einschiffen, zaokrętować, posadzić na okręt (ludzi).
Einschiffung, f. zaokrętowanie, posadzenie na okręt (ludzi).
Eisenbahnliegeplatz, m. przystań z torem (kolejowym).
Embargo, m. embargo, areszt okrętu; — **aufheben,** znieść embargo.
entlöschen, rozładować.
Entlöschung, f. rozładowanie; **-kosten,** koszta rozładowania.
Entschädigungsklub, m. klub wzajemnego zabezpieczenia.
Entziehung des Patents, zawieszenie ważności świadectwa, dyplomu.
Etmal, n. doba.
Ewer, m. berlinka; **-führer,** szyper; **-knecht,** berlinaz, wodziarz; **-lohn, m.** należność za berlinkę.
Export für Versicherer, eksport asekuracyjny.
extra Liegetage, dnie przestoju, przestój.
Familienzahlung, f. przelew.
Fautfracht, f. fracht pusty.
Feuergeld, n. pobory latarniowe.
Fischereigesetz, n. ustawa o rybołówstwie.
Flagge, f. bandera; flaga — tylko handlowa.
Flagge deckt die Ladung, bandera pokrywa ładunek.
Flagge folgt dem Handel, bandera kroczy za handlem.
Flaggenattest, n. świadectwo rejestracyjne; świadectwo zarejestrowania.
Flaggenprüfungsrecht, n. prawo wizytowania.
Fracht, f. fracht; — **dampfer, m.** parowiec frachtowy; — **führer, m.** przedsiębiorca frachtowy; **-satz, m.** stawka frachtowa; **-schiff, n.** statek frachtowy; **-verlust, m.** strata frachta; **-versicherungsverein, m.** związek asekuratorów frachtu; **-vertrag, m.,** umowa frachtowa; — **Vorschuss, m.** zaliczka a fracht; — **Zulage, f.** fracht dodatkowy; **-zuschlag, m.** nadwyżka frachtu
frei von Beschädigung, ausser im Strandungsfalle, bez uszkodzenia, prócz wypadku stradowania.
frei von Bruch, ausser im Strandungsfalle, bez połamania, prócz wypadku stradowania.
Frei — bord, n. burta nadwodna, burta swobodna; **-hafen, m.** wolny port; **-handel,** wolny handel.
freiwillige Strandung, dobrowolne stradowanie, d. wyrzucenie się na brzeg.
fremde Flagge. obca bandera; obca flaga(handlowa).
Führung, f. prowadzenie, kierownictwo.

ganze Fracht, fracht całkowity.
ganze Heuer, płaca całkowita; całkowita pensja miesięczna.
geborgene Ladung, ładunek uratowany; ładunek podniesiony.
gebrauchsunfähig, niezdatny do użytku.
Gebühren, pl. f. opłaty, pobory.
Gefahr, f. niebezpieczeństwo; — **der — aussetzen**, narazić na niebezpieczeństwo; **Schiff in —**, okręt w niebezpieczeństwie, o. zagrożony.
Gefahren d. Seefahrt, niebezpieczeństwa żeglugi morskiej.
Gesellschaftflagge, f. flaga towarzystwa.
Gesundheitspass, m. świadectwo zdrowia (dla okrętu).
Gewichtstonnen, pl. f. tonny wagowe.
geworfenes Gut, towary wrzucone do morza.
Gross-Aventürvertrag, m. hypoteka na ładunek; bodmerja niewłaściwa.
grosse Havarie, awarja wspólna, awarja ogólna.
Güter, pl. towary; — **dampfer**, m. parowiec towarowy; — **schiff**, n. statek towarowy; **-unterschlagung**, f. skradzenie towarów.
gut machen (z angielsk.) zastąpić, wynagrodzić, wykonać.
Hafen, m. port; **-behörde**, f. władze portowe; **-dienst**, m. służba portowa; **-gebrauch**, m. zwyczaj portowy; **-Geld**, n. opłaty portowe; **kapitän**, m. kapitan portu; **ordnung**, f. przepisy portowe; **-unkosten** pl., wydatki portowe, koszta portowe.
Halbzeitbesichtigung, f. inspekcja półokresowa, oględziny półokresowe.
halbes Gehalt, n. oder **Heuer**, f. półpensja, połowa płacy.
Handels -hafen, m. port handlowy; **-kammer**, f. izba handlowa; **-marine**, f. marynarka handlowa; **-schiffahrtsgesetz**, n. ustawa żeglugi handlowej.
Hausreise, f. podróż powrotna.
Havarie. f. awarja; **-akte**, f. oder **-bond**, m. akt awaryjny; **-gelder**, pl. nakłady awaryjne, wydatki awaryjne; **-grosse** f. awarja wspólna, awarja ogólna; **-kontrakt**, m. umowa awaryjna, kontrakt awaryjny; **-kosten** koszta awaryjne; **-papiere**, pl. n. dokumenty awaryjne; **-partienlaire** awarja częściowa; **-verteilung**, f. rozłożenie awarji, repartycja awarji; **-wird nur im Strandungsfalle vergütet**, będzie uwzględniona tylko w wypadku strądowania.
havarienter Zustand stan awarji, stan rozbicia.
Heimatshafen, m. port macierzysty.
Heuer, f. płaca; **-amt**, n. biuro werbunkowe; **-baas**, m. werbujący, werbownik; **-bureau**, n. biuro werbunkowe; **-und Unterhalt im Nothafen** pensje i utrzymanie w porcie ukrycia; **-vertrag**, m. umowa z załogą; **-vorschuss**, m. zaliczka na pensję.
heuern nająć (ludzi).
Hinfracht, f. fracht tam, fracht w tamtą stronę.
hohe Fracht, wysoki fracht.
Honorarkonsul, m. konsul honorowy.
internationales Signalbuch, n. międzynarodowa księga sygnałowa.
Journal, n. dziennik okrętowy; **in das — eingetragen** wpisać do dziennika okrętowego.
Kabotage, f. żegluga przybrzeżna, kabotaż.
Kahn, m. szkuta, szalanda.
Kai, m. i **Kaje**, f. nabrzeże, przystań; **-geld**, n. opłata przystaniowa; **-platz**, przystań okrętowa, cumowisko.
Kanalgebühren, pl. f. **-geld**, n. opłata kanałowa, pobory kanałowe.
Kaper, m. kaper; **-ei**, f. kaperstwo; **-schiff**, n. okręt-kaper, kaper.
Kapplaken, n. zwyżka frachtu, prymaż.
Kasko, n. kadłub okrętu; **-versicherung**, f. asekuracja kadłubu wraz z osprzętem.
Kastenschute, f. szkuta pokryta, berlinka.
Kesselbesichtigung, f. inspekcja kotłów, rewizja kotłów.
klarieren klarować, zadośćuczynić formalnościom clowym.
kleine Küstenfahrt mała żegluga przybrzeżna, mały kabotaż, mała żegluga.
Kohlenbunker, m. węglownia.
Kohlendampfer, m. parowiec węglowy, węglowiec.
Kolonial-hafen, m. port kolonjalny; **-handel**, m. handel kolonjalny.
Kompagnielotse, m. pilot towarzystwa.
Konossement, n. konosament, świadectwo naładowania.
Konterbanda, f. kontrabanda, szmugiel, przemycanie.
Korrespondenzreeder, m. kierownik-właściciel, dyrektor-
Kühlapparat, m. chłodnia, refryżerator.
Küstenfahrt, f. żegluga przybrzeżna.
Küstenfahrzeug, n. statek przybrzeżnej żeglugi.
Ladebrief, m. konosament, świadectwo naładowania.
Ladebuch, n. księga ładowania.
Ladeplatz, m. przystań ładunkowa, miejsce (na) ładowania.
Ladetage, pl. m. dnie ładowania, czas ładowania.
Ladezeit, f. czas ładowania, dnie ładowania.
Ladung, f. ładunek; **gemischte** — mieszany ł.
Ladungs-beteiligte, pl. zainteresowani w ładunku; — **empfänger**, f. odbiorca ładunki; **-empfangsschein** poświadczenie odbioru ładunku (ze strony okrętu); **-hafen**, m. port naładowania; **-interessenten**, pl. zainteresowani w ładunku, właściciele części ładunku; **-manifest**, n. manifest ładunku, manifest; **-manko**, n. manko, niedomiar ładunku; **-überschuss**, m. nadmiar ładunku; **-versicherung**, f. asekuracja ładunku, ubezpieczenie ładunku.
Lager, n. skład, magazyn.
lagern magazynować, składować; leżeć na składzie.
Ladungskosten, pl. koszta ładowania.
lange Fahrt daleka podróż, podróż zamorska.
Leichter, m., **Lichter**, m. lichtuga, krypa.
lichtern; **lichten** lichtować, wyłado(wy)wać na lichtugę.
Liege-geld, n. pieniądze za postój; postojowe; **-platz**, m. przystań postoju; **-tage**, pl. m. dnie postoju, czas postoju.
liegen (o okręcie:) stać.
Logbuch, n. dziennik okrętowy.
Logis, n. mieszkanie załogi (na okręcie).
Lösch-geld, m. pieniądze za wyładunek, wyładunkowe; **-hafen**, m. port wyładowania; **-platz**, m. przystań wyładunkowa; **-tage**, pl. m. dnie wyładowania, czas wyładowania.
löschen 1) wyładować (ładunek) 2) **-von Brand** gasić pożar.
Löschungshafen, m. port wyładowania.
lose Ladung ładunek nasypany.
lossen rozładować, wyładować.
Lotsen-geld, n. opłaty pilotowe; **-zwang**, m. pilotaż przymusowy.
Luken-besichtigung, f. rewizja luk; inspekcja; **-marker**, m. notownik lukowy, markier lukowy.
Mannschaft, f. załoga; **-abmustern** zwolnić załogę, ostatecznie rozliczając ją; **-anmustern** zwerbować załogę, zaokrętować załogę.
Marineangelegenheiten, pl. f. sprawy morskie.
Marker der Luke notownik lukowy, markier lukowy.
Maschinenschaden, m. uszkodzenie w maszynie.
Massgüter, pl. towary lekkie, w pojedyńczych sztukach.
Messbrief, m. świadectwo pomiarowe.
Monats-charter, m. czarter miesięczny, umowa frachtowa na miesiąc; **-geld**, n. pensja miesięczna; **-weise** befrachten zafrachtować miesięcznie.
Musterrolle, f. umowa z załogą.
Musterungsamt, n. biuro werbunkowe.
Nachverklarung, f. dodatkowy protest morski; uzupełnienie protestu morskiego.
Netto-Fracht, f. fracht netto; — **Raumgehalt** oder **Tonnengehalt**, m. pojemność netto, ładowność.
Not, f. niebezpieczeństwo; **-hafen**, m. port ukrycia; **-reparatur**, f. naprawa czasowa.
offizielles Journal urzędowy dziennik okrętowy.
Orderhafen, m. port zlecenia.
Packhaus, n. magazyn, szopa; **-aufseher**, m. magazynier.
Passagier-gesetz, n. ustawa o pasażerach; **-makler**, m. makler pasażerski.
Patent, n. dyplom, patent; — **für grosse Fahrt** dyplom dalekiej podróży; **-lotse**, m. pilot zawodowy.
Praktika, f. praktyka, zezwolenie po kwarantannie komunikowania się z lądem.
Prämie, f. 1) premja asekuracyjna; 2) premja wywozowa, cło zwrotne.
Quarantäne, f. kwarantanna; **Aus der — entlassen** zwolnić z kwarantanny.
Quartiermeister, m. sternik odpowiedzialny, kwatermistrz.
Ranzion, f. wykup, ransom; **-kontrakt**, m. kontrakt wykupu.
Reeder, m. armator; właściciel okrętu.
Reederei, f. towarzystwo żeglugi morskiej; **-verein**, m. związek towarzystw żeglugowych; — **Vertrag**, m. umowa między współarmatorami.
regelmässige Fahrer, pl. m. statki linji regularnej; — **Linie**, f. linja regularna.
Regierungsdampfer, m. parowiec rządowy; **-schlepper**, m. holownik rządowy.
Register-buch, n. księga rejestrowa; **-Tonnage**, f. tonaż rejestrowy; **-Zertifikat**, n. świadectwo rejestracji.
Reglement für ... Schiffe przepisy dla ... okrętów.
Reisebegebenheiten, pl. f. okoliczność podróży.
Respekttage, pl .m. dnie uwzględnienia, czas uwzględnienia.
Retarder, m. (okręt) późniący się.
Rund-Charter, m. czarter okrężny, umowa na podróż okrężną.
Sanitätspass, m. świadectwo zdrowia.

Schaden, m. szkoda, uszkodzenie; **-Bericht**, m. sprawozdanie o szkodach; **-Besichtigung**, f. oględziny szkód; **-feststellung**, f. stwierdzenie szkód, sprawdzenie szkód; — **gutmachen** wyrównać szkody; **-reparatur**, f. naprawa uszkodzeń.
Schiffahrt, f. żegluga; **-s-abgaben**, pl. f. podatki żeglugowe, podatki portowe; **-s-gesetz**, n. ustawa żeglugowa; **-s-prämie**, f. premja żeglugowa.
Schiffs-agent, m. agent okrętowy; **-makler**, m. makler okrętowy; **-papiere**, pl. n. dokumenty okrętowe, papiery okrętowe; **-part**, m. udział okrętowy, part okrętowy; **-tagebuch**, n. dziennik okrętowy; **-zertifikat**, n. świadectwo rejestracji.
Schleppen, n. holowanie; **Schlepper**, m. holownik.
Schuppen, m. szopa, magazyn.
Schute, f. szkuta, berlinka niekryta; **-führer**, m. szkutnik.
Schutzhafen, m. port ukrycia.
See-auswurf, m. towary wyrzucone do morza; **-berufsgenossenschaft**, f. zawodowy związek marynarzy; **-brief**, m. świadectwo rejestracji; **-gebrauch**, m. zwyczaj morski; **-gefahren**, pl. f. niebezpieczeństwa przewozu morskiego; **-gericht**, n. sąd morski; **-gerichtbarkeit**, f. jurysdykcja morska; **-handel**, m. handel morski; **-mann**, m. marynarz, żeglarz.
Seemanns - amt, n. urząd marynarki handlowej; **-haus**, n. oder **heim**, n. dom marynarza.
See - pass, m. świadectwo rejestracji; **-protest**, m. protest morski; **-recht**, n. prawo morskie; **-schaden**, m. uszkodzenie otrzymane na morzu, uszkodzenie morskie; **-schlepper**, m. holownik morski; **-strassenordnung**, f. prawidła drogi na morzu; **-tag**, m. dzień morski, dzień na morzu; **-tage**, pl. m. dnie podróży, dnie morskie; **-transport**, m. przewóz morski, transport morski; **-tüchtigkeit**, f. zdatność do żeglugi morskiej; **-unfähig** niezdatny do żeglugi morskiej; **untüchtigkeit**, f. niezdatność do żeglugi morskiej; **-verkehr**, m. komunikacja morska.
See - versicherung, f. asekuracja morska; **-s-bedingungen**, pl. f. klauzule asekuracji morskiej, warunki asekuracji morskiej; **-s-kontrakt**, m. kontrakt asekuracji morskiej; **-s-recht**, n. ustawa asekuracji morskiej.
Seewechsel, n. weksel morski, akt bodmeryjny na zlecenie.
Seewurf, m. wyrzucenie (ładunku) do morza.
Stauung, f. ułożenie (w ładowni okrętu); **-s-attest**, n. świadectwo ułożenia; **-s-pflichten**, pl. f. obowiązki ułożenia; **-plan**, m. plan ułożenia.
Strandgut, n. przypławek morski; **-vogt**, m. starosta brzegowy.
Strandungsfall, m. wypadek strądowania.
Strassenordnung, f. prawidła drogi.
Stückgüter, pl. n. ładunek mieszany, ładunek zestawiany.
Sturzgüter, pl. n. towary nasypowe.
Supercargo, m. kargador, superkargo, agent armatora albo frachtującego, upoważniony do sprzedaży ładunku w obcym porcie (portach).
Tag - arbeit, f. robota dzienna, praca dzienna; — **der Einklarierung**, f. dzień wykonania formalności wejściowych;
Tagebuch, n. dziennik okrętowy.
Tage in See, pl. dnie podróży, dnie morskie.
Tagesschicht, f. robota dzienna.
Tiefladelinie, f. Tiefwasserlinie linja wodna największego dopuszczalnego zanurzenia.
Tonnagegeld, n. opłaty za tonaż, opłaty tonażowe.
Tonnengeld, n. 1) opłaty za tonaż; 2) w komplekście; **Tonnen- und Bakengeld**, n. opłaty beczkowe i bakowe.
Tramp, m. tramp, włóczęga; **-dampfer**, m. parowiec — tramp.
Trimmer, m. ładownik wyrównawczy, trymer.
Trümmer, pl. szczątki.
Trupp Arbeiter, m. zmiana robotników.
Ueberfahrt, f. przejazd; **für die — angemustert** najęty na przejazd; **-s-geld**, n. pieniądze za przejazd.
übergegangen (Ladung) przeczuwny silnym przechyłem ładunek).
Uebergewicht, n. nadmiar wagi.
Ueberliegetage, pl. m. dnie przestoju, czas przestoju.
überseeische Verbindungen, pl. f. połączenia zamorskie.
überseeischer Besitz posiadłości zamorskie.
Ufergeld, n. pobory brzegowe, opłaty brzegowe.
umladen, n. przeładować.
Umlade - hafen, m. port przeładowania, port przeładunkowy; **-kran**, m. żóraw przeładunkowy, kran przeładunkowy.
umstauen ułożyć nanowo.
Umstauer, m. układający nanowo.
Umstauung, f. ułożenie (ładunku) nanowo.
unbefahren niewykwalifikowany (marynarz), nowicjusz.
unbemannt niewyposożony w załogę, bez załogi.
uneigentliche Bodmerei, f. bodmerja niewłaściwa, b. odpowiedzialna.

Unfall, m. wypadek; **-fälle auf See** wypadki na morzu.
ungenügend bemannt z niewystarczającą załogą.
ungestaut nieułożony (ładunek).
unreiner Gesundsheitspass niepoprawne świadectwo zdrowia.
unseemännisch niezgodne ze zwyczajem morskim.
unterbefrachten podfrachtować, frachtować wtórnie.
untergarniert zdołu zaopatrzony podkładami (ładunek), garnirowany zdołu.
Untergewicht, n. niedomiar wagi.
Unterhaltungskosten, pl. koszta utrzymania.
Unterraum, m. ładownia dolna.
unterversichert 1) podasekurowany; 2) za nisko zaasekurowany.
unversichert niezaasekurowany.
Vercharterer, m. odfrachtowujący, dający (statek) na czarter.
verchartern odfrachtować, dać na czarter.
verfrachten 1) odfrachtować; 2) wyznaczyć fracht.
Verfrachter, m. odfrachtowujący, dający (statek) na czarter.
Vergütung, f. wynagrodzenie, premia, wynagrodzenie szkód; **gegen** —, za wynagrodzeniem (szkód); — **für beschädigte Güter** wynagrodzenie za połamanie (rozbicie) towaru.
verheuern zaokrętować (załogę), nająć (załogę).
Verkehr, m. 1. komunikacja, 2. ruch.
Verkehrserlaubnis, f. praktyka. zezwolenie po kwarantannie komunikowania się z brzegiem.
Verklarung belegen, założyć protest.
Verladungsdokumente, pl. dokumenty załadowania, d-y naładowania.
Verladungskosten, **Verladungsspesen**, koszta załadowania, k-a naładowania.
verlassenes Schiff, okręt opuszczony, okręt abandonowany.
Vermessungsgesetz, n. przepisy pomiarowe.
verpfänden, zastawić.
Verpfändung, f., zastawienie, hypotekowanie.
Verschiffung, f. załadowanie, naładowanie, **-sanzeige**, f. zapowiedź załadowania; **-sgewicht**, n. waga załadowania.
Versicherer, m. asekurator, ubezpieczający innemu szkody za premję asekuracyjną.
Versicherung auf Zeit, asekuracja na czas; **-gegen Seegefahr** przeciw niebezpieczeństwom morskim.
verstauen, ułożyć, załadować.
Verstauer, m. przedsiębiorca ładowania, rozładowania i u kładania.
vertäuen, ocumować, cumować.
Vertäuungsarbeiten, pl. f. cumowanie.
Vollmatrose, m. marynarz zawodowy.
volle Fracht, pełny fracht.
Vorgänge während der Reise, pl. zajścia podczas podróży.
vorlastig beladen załadowany z przeględem ozołowym.
Vorstand eines Seemannsamts, m. naczelnik urzędu marynarki handlowej.
Wegerecht, n. prawidła drogi.
Widerruf, m. odwołanie.
Wiederaufnahme, f. odnowienie klasy (przy reklasyfikacji).
wieder einschiffen załadować z powrotem; **-verfrachten** odfrachtowaćnadal, odfrachtować nanowo; **-verfrachtung**, f. odnowienie odfrachtowania; **-verstauen** załodować nanowo — ponownie, ułożyć nanowo.
Winterlager, n. zimowe łeże, zimowy skład.
wohlbehaltene Ankunft, f. przybycie niespóźnione.
Wrack, n. szczątki, wrak, rozbitki; **-güter**, pl. n. rozbite towary.
Zeitbefrachtung, f. **oder -charter**, f. zafrachtowanie na czas, czarter na czas; **-fracht**, f. fracht na czas.
Zertifikat, n. świadectwo, zaświadczenie.
Zeugnis, n. **eines Seemanns**, świadectwo uprzedniej służby marynarza.
Zoll, m. **abfertigung**, f. oclenie, odprawa celna; **-abgabe**, f. opłata celna; **-amt** ,n. komora celna; **-beamter**, m. celnik, urzędnik celny; **-behörde**, f. władze celne; **-frei** wolne od cła; **-freischein**, m. świadectwo wolności od cła; **-gesetze**, pl. n. ustawy cłowe; **-kutter**, m. kuter celny; **-niederlage**, f. magazyn, skład komory celnej; **-pflichtig** podlegający ocleniu; **-verordnungen**, pl. f. przepisy cłowe.
Zufluchtshafen, m. port ukrycia; **-reede**, f. reda ukrycia.
Zusammenpressen der Ladung ściśnienie ładunku; **-stoss**, m. zderzenie, zderzenie się; **-stossen** zderzyć się.
Zustand der Ladung stan ładunku.
zweifelhafter Gesundheitspass podejrzane świadectwo zdrowia, wątpliwe świadectwo zdrowia.
Zwischendeck, n. międzypokład; **-Passagier**, m. pasażer międzypokładowy.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany*).

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	skąd	z Gdańska odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Postój	Towarzystwo okrętowe wzgl. makler
15.10.	z Lubeki	do Rewla, Kotki, Wiborga	17.10.	Wiborg	obwód wolny	H. Lenczat & Co.
20.10.	" "	" " "	22.10.	Bürgermeister Eschenburg	" "	"
28.10.	—	" Helsingforsu Wiborga, Kotki	30.10.	Tamara II	dworz. nadwiśl.	C. Hartwig S. A.
3.11.	—	" " "	5.11.	Fiume	" "	"
20.10.	" Królewca	" Ostendy	25.10.	R. W. 23	Schellmühl	F. G. Reinhold
20.10.	" "	" "	25.10.	R. W. 52	"	"
20.10.	" "	" "	25.10.	Reiher	"	"
26.10.	" Lipawy	" Halifaxu, Nowego Yorku	27.10.	Estonia	śpichrz Vistula	United Baltic Corp.
9.11.	" "	" " "	10.11.	Lituania	" "	"
23.11.	" "	" " "	24.11.	Polonia	" "	"
17.10.	" Londynu	" Lipawy	18.10.	Baltannic	" "	"
24.10.	" "	" "	25.10.	Baltriger	" "	"
31.10.	" "	" "	1.11.	Baltannic	" "	"
14.10.	" Lipawy	" Londynu	14.10.	Baltriger	" "	"
21.10.	" "	" "	21.10.	Baltannic	" "	"
28.10.	" "	" "	28.10.	Baltriger	" "	"
15.10.	" Hamburga	" Hamburga	22.10.	Paul	—	Ferd. Prowe
16.10.	" Szczecina	" Szczecina	23.10.	Möwe	—	" "
18.10.	" "	" Świnoujścia	21.10.	Stern	—	" "
15.10.	" Stockholmu	" "	20.10.	Siegried	—	" "
15.10.	" franc. portów i Antwerpji	" Antwerpji i franc. portów	20.10.	Joinville	dworz. nadwiśl.	Worms & Cie.
16.10.	" Nowego Yorku, Le Havru	" Le Havre i Nowego Yorku	17.10.	Pologne	dworz. nadwiśl.	"
17.10.	" Danji	" Cardiff	20.10.	Diskus	Nowy Port	Behnke & Sieg
14.10.	" Helsingforsu	" Helsingforsu	18.10.	Lyra	" "	" "
18.10.	" Stockholmu	" Stockholmu	24.10.	Rex	kanał portowy	Wilh. Ganswindt
15.10.	" Kuxhaven	" Harlingen	20.10.	Hohenfelde	most Breitenbach	" "

*) Stale nazywać będziemy: Kaiserhafen — Szkutową Wodą, Freibezirk — obwodem wolnym, Uferbahn — koleją nadrzeczną, Weichselbahnhof — dworcem nadwiślańskim, Hafenkanal — kanałem portowym. Red.

Ruch okrętów od 16 września do 6 października.

Z morza:

16. 9. Baltriger, ang. 658 t. z Libawy, 109 pas. i tow. Latura, norw. 653 t. z Londynu, towary.

17. 9. Sikla, szw. 453 t. z Malmö, próżny, Intrnieges, fr. 1031 t. z Bordeaux, tow.

18. 9. Dione, niem. 657 t. z Rewla, próżny.

s/s Chateau Palmer, fr. z Antwerpji, tow., 824 t, s/s Wasa, est. z Rewla, próżny, 340 t.

s/s Havmoy, norw. z Nykjobiorg, próżny, 460 t, s/s Orneborg, duń. z Huelva z fosfatem, 1055 t.

s/s Kolpino, ang. z Hull, 33 pas. i tow., 1465 t.

s/s Tarnholm, duń. z Manchesteru, towary, 839 t, s/s Taywood, ang. z Stronsay, śledzie.

s/s Smolensk, ang. z Petrogradu, pas., 1534 t.

s/s Möwe, niem. z Bremerhaven, tow. 562 t, s/s Batanic, ang. z Libawy, 92 pas. i tow., 557 t.

s/s Perita, niem. z Szczecina, 1296 t, s/s Cologne, fr. z Le Havre, 57 pas i tow., 1841 t, s/s Mottlau, gd. z Hamburga, tow., 437 t, s/s Falkenu, szw. z Odense, próżny, 882 t, s/s Ficaria, duń. z Kopenhagi, 45 pas. i tow., 672 t, s/s Moskov, duń. z Southampton, 58 pas. i tow., 1490 t.

s/s Hinrich, niem. z Hamburga, towary, 308 t.

s/s Congstrup, duń. Ramberga, próżny, 778 t, s/s F. G. Reinhold, gd. z Newcastle, węgle, 715 t.

s/s Tyne Maru, jap. z Fernandina z fosfatem, 4254 t, s/s Glen Tanar, ang. zStornoway z śledz., 427 t, s/s Baltriger, ang. z Londynu, 13 pas. i tow., 658 t.

s/s Kovno, ang. z Hull, pas., 1477 t, s/s Möwe, niem. z Libawy, pas., 562 t.

Gnengelder, ang. 453 t. z Stoneway, śledzie. Cito ang. 369 t. z Londynu, tow.

Lituania, duńsk. 3940 t. z Libawy, pas. i tow.

s/s Samland, belg. z N. Jorku, pas. i tow. 6110 t.

Baltriga ang. 658 t. z Libawy pas. i tow.; Wawel, polski, 426 t. z Królewca, próżny; Hentsch, niem. 497 t. z Kłajpedy, drzewo; Etzel, gd., 599 t. z Antwerpji, tow.; Caudebez, fr. 796 t. z Antwerpji, towary. Balticum, gd., 364 t. z Lorwich, śledzie.

s/s Stettin, niem., z Szczecina, próżny, 1023 t, s/s Thyra, niem. z Szczecina, próżny, 928 t, s/s Hansa, kł. z Arrhus, towary, 349 t.

Alibi niem. 613 z Szczecina próżny; Polonja duń. 4519 z N. Jorku pas.; Juno niem. 327 z Rotterdamu tow.; Larpool ang. 783 z Libawy próżny; Smolensk ang. 1534 z Southampton 90 pas.; Zukunft niem. 603 z Lubeki drzewo; Emina niem. 369 z Kopenhagi tow.; Gertrud Salling niem. 569 z Londynu towary; Santa Cruz norw. 931 z Christjanji towary; Nils Ebesen duń. 382 z Kopenhagi 98 pas.; Möwe niem. 562 z Bremy pas.

S/S Jane, szw. 421 t., z Landskrone próżny. S/S Marta, niem., 355 t. z Królewca prózn., S/S Kovno, ang., 1777 t. z Rygi towary, S/S Huavmoy, norw., 460 t. wrócił z drzew. S/S Strassburg niem., 519 t. z Kłajpedy drzewo.

Smolensk ang. 1534 t. z Southampton, 118 pasażerów; Konia niem. z Łodzią transp. Nation 373 i Bazar 384 t. z Lubeki próżn.

Fuhrmann, niem. 491 t. z Hamburga, Polana, szw. 612 t. z Liverpool tow., Pitea, szw. 420 z Gothenburga 43 pas. i tow.

Baltanic, ang. 657 t. z Londynu towary, Lithuania, duń. 3940 t z N. Yorku towary.

Na morze

Castor niem. 320 do Roterdamu, drzewo; Nero hol. 334 t. do Amsterdamu drzewo i tow.; Polux, niem. 319 t. do Bremy towary; Smoleńsk, ang. 1534 do Piotrogrodu, 73 pas.; Hansa norw. 660 t. do Troon z podkładami.

16. 9. Paul niem., 447 do Hamburga, tow. i drzewo. Emina, niem. 369 t. do Rotterdamu, tow. i drzewo. Silwana niem., 338 t. do Hamburga, 201 pas. Möwe niem., 562 t. do Bremerhaven 125 pas. Bolana, niem., 1112 t. do Ostende, drzewo. Baltriger, ang. 658 t. do Lodynu, 105 pas. i tow. Moskov, duńsk., 1490 do Southampton, 88 pas. Kovno, ang. 1477 t. do Hull, 110 pas. i tow. Planet, niem., 433 t. do Dortrechtu, drzewo. Ficaria, duńsk., 672 do Kopenhagi, 179 pas. i tow.

17. 9. Viadra, niem., 878 do Swinemünde, drzewo. Brake, niem., 336 t. do Królewca, towary.

Diana, niem. 687 t. do Świnoujścia próżny, Pitea, szw. 420 t. do Gothenburga próżny.

s/s Lituania, duń. do Libawy, 47 pas. i tow., 3940 t.

s/s Baltanic do Libawy, 18 pas. i tow., 657 t.

s/s Liguria, niem. do Hamburga, próżny, 2885 t, s/s Möwe, niem. do Bremerhaven, 162 pas. 562 t.

s/s Wasa, est. do Szczecina, tow., 341 t, s/s Pitea, szw. do Gothenburga, próżny, 420 t, s/s Wisła, pol. do Grangemouth, drzewo, 347 t, s/s Brake, niem. z łodzią trans. Unterwasser 17 do West Hamm z drzewem, 709 t.

s/s Oberpräsident Delbrück, gd. do Londynu, drzewo, 620 t, s/s Naval, niem. do Rotterdamu, tow., 310 t.

s/s Smolensk, ang. do Hull, 220 pas., 1534 t, s/s Colona, szw. do Gothenburga, próżny, 612 t, s/s Möwe, niem. do Libawy, 50 pas., 562 t, s/s Baltanic, ang. do Londynu, 95 pas. i tow., 657 t.

s/s Ibis, szw. do Grimsby z podkł., 800 t.

s/s Cologne, fr. do Le Havre, 65 pas., 1841 t.

s/s Saturn, norw. do Rygi, tow., 653 t.

Kovno, ang. 1477 t. do Rewla tow. Moskov, duńsk. 1490 t. do Sonthampton, próżny. Batriger, ang. 658 do Libawy, pas. Stvennt, norw. 335 t. do Mumbels, próżn.

Lithuania, duńsk. 3940 t. do N. Yorku, 637 pas.; Baltriger ang. 658 t. do Londynu, 53 pas. i tow.; Ficaria, duńk., 672 t. do Kopenhagi, 240 pas.; Colpino, ang. 1465 t. do Hule, 150 pas.

Siegfried nim. 329 do Sztokholmu koks; Glen Tanar ang. 427 do Rygi śledzie; Klara gd. 339 do Kopenhagi sól i drzewo; Glengelder ang. 433 do Christjanji próżny; Tyne-Maru jap. 4254 do Szczecina fosfat.

S/S Huavmoy, norw. 46 0t. do Belfastu z podkładami, S/S Polonia, duń., 4519 t. do Libawy pas. i tow., S/S Heutsch, niem., 497 t. do Newcastle drzewo, S/S Smoleńsk, ang., 1534 t. do Loutkampton próżny, S/S Veronia, szw. 769 t. do Londynu drzewo, S/S Hindsholm, duń., 676 t. do Rygi drzewo.

Czcionkami drukarni Towarzystwa Wydawniczego Pomorskiego, Tow. Akc., Gdańsk, Brotbänkengasse 14.